

Norton N22

Crichton Michael



calibre 0.9.43

MICHAEL CRICHTON

NORTON N22

(PRZEŁOŻYŁ: ANDRZEJ LESZCZYŃSKI)

NA POKŁADZIE TPA 545

GODZINA 5.18

Emily Jansen westchnęła z ulgą. Długi przelot dobiegał końca. Przez okienka do wnętrza samolotu wlewało się światło poranka. Leżąca jej na kolanach maleńka Sarah zabawnie wykrzywiła buzię od jaskrawego blasku. Kilka razy cmoknęła głośno, dopijając resztkę mleka, wreszcie wypłuła smoczek i odepchnęła butelkę drobnymi piąstkami.

- Smakowało, prawda? - zapytała Emily. - No, dobra. Wędrujemy do góry.

Uniosła córeczkę, ułożyła ją sobie na ramieniu i zaczęła delikatnie poklepywać po plecach, dopóki małej się nie odbiło, a jej brzusek nie zmiękł wyraźnie.

Na sąsiednim fotelu Tim Jensen ziewnął szeroko i przetarł oczy. Spał smacznie przez całą noc, niemal od samego startu z Hongkongu. Emily nie umiała zasnąć w samolocie, nazbyt denerwowała się podróżą.

- Dzień dobry - mruknął, spoglądając na zegarek. - Jeszcze tylko parę godzin, skarbie. Nie zanosz się na śniadanie?

- Ani trochę - Emily pokręciła głową.

Wybrali lot czarterowy z Hongkongu samolotem linii TransPacific Airlines, chcieli bowiem jak najwięcej pieniędzy zaoszczędzić na urządzenie służbowego mieszkania wynajętego im przez władze uniwersytetu stanowego Kolorado, gdzie Tim miał objąć stanowisko adiunkta. Dostali miejsca tuż za kabiną pilotów, toteż podróżowali w dość komfortowych warunkach, pomijając to, że stewardesy sprawiały wrażenie całkowicie nie zorganizowanych i serwowały posiłki o przedziwnych porach. Emily musiała zrezygnować z obiadu, ponieważ Tim już spał, a ona nie chciała go budzić, żeby na jakiś czas zaopiekował się niemowlęciem.

Od samego początku uważała swobodną, wręcz beztroską atmosferę panującą wśród personelu za niestosowną. Wiedziała, że azjatyckie załogi często zachowują się w ten sposób, lecz nadal budziło to jej zdziwienie. Nawet teraz drzwi do kabiny pilotów były szeroko otwarte. Oficerowie przez całą noc chodzili po samolocie i flirtowali ze stewardesami. Emily tłumaczyła sobie, iż muszą rozprostowywać nogi i walczyć z sennością. Nie martwiło jej to, że cała załoga jest pochodzenia chińskiego. W ciągu tego roku spędzonego w Chinach nauczyła się wysoko cenić niezwykłą dokładność, niemal pedantyzm Chińczyków. Niemniej zachowanie personelu w trakcie rejsu działało jej na nerwy.

Opuściła niemowlę z powrotem na kolana. Sarah popatrzyła na ojca i uśmiechnęła się szeroko.

- Zaczekaj, muszę to utrwalić - rzekł Tim.

Wyciągnął spod fotela torbę podróżną, wyjął z niej kamerę wideo i nakierował obiektyw na córeczkę. Pomachał wolną ręką, chcąc przyciągnąć uwagę małej.

- Sarah... Sarah... Uśmiechnij się do tatusia... Proszę... Maleństwo uśmiechnęło się posłusznie i zaczęło gaworzyć.

- Jak się czujesz, wracając do Ameryki, co? Gotowa jesteś na spotkanie z ojczyzną swoich

rodziców?

Jakby w odpowiedzi Sarah pisnęła głośniej i zamachała energicznie rączkami.

- Pewnie będzie myślała, że wszyscy mieszkańcy Ameryki wyglądają jakoś dziwnie - mruknęła Emily.

Sarah przysłała na świat przed siedmioma miesiącami w Hunan, gdzie jej tatuś zapoznawał się z tradycyjną chińską medycyną.

- A jak ty się czujesz, mamusiu?-Tim niespodziewanie nakierował obiektyw na Emily. - Cieszysz się z powrotu do domu?

- Daj spokój, proszę...

Przyszło jej na myśl, że musi wyglądać fatalnie po całonocnej podróży.

- Nie dąsaj się, Em. Powiedz, co czujesz.

Powinna się była uczesać. A przede wszystkim pójść do toalety.

- Wiesz, czego naprawdę chcę? - zapytała do kamery. - Co mi się marzy od wielu, wielu miesięcy? Olbrzymi cheeseburger.

- Z ostrym sosem siu-siang i fasolką?

- Za żadne skarby! Zwykły cheeseburger, z cebulką, pomidorem i sałatą, z konserwowym ogórkiem i majonezem... Tak! Z majonezem! - jęknęła rozkosznie. - A jeszcze lepiej z francuską musztardą!

- Ty też byś chciała cheeseburgera, Saro? - Tim ponownie nakierował kamerę na córeczkę.

Sarah była zajęta skubaniem paluszków u nóg, które po chwili wsunęła sobie do buzi i triumfalnym wzrokiem popatrzyła na ojca.

- Smaczne? - Tim zachichotał, kamera zatańczyła mu w dłoni.-Chcesz je zjeść na śniadanie? Nie możesz się doczekać, kiedy stewardesa nas obsłuży?

Emily złowiła nagle jakieś basowe dudnienie przypominające powolne wibracje, które dolatywało z zewnątrz, od strony skrzydła samolotu. Przestraszona, obróciła szybko głowę w tamtą stronę.

- Co to było?

- Uspokój się, Em - mruknął coraz bardziej rozbawiony Tim. Sarah odpowiadała mu szerokim uśmiechem, gaworzyła niemal bez przerwy. - Jesteśmy już prawie w domu, skarbie.

W tej samej chwili samolotem zatrzęsło, jego nos zaczął się gwałtownie chylić ku ziemi. Podłoga opadała pod coraz większym kątem. Emily poczuła, że niemowlę zsuwa jej się z nóg, toteż kurczowo objęła córeczkę ramionami i przytuliła do siebie. Miała wrażenie, że odrzutowiec poczyna spadać jak kamień. Pilot zaraz jednak wyrównał i raptownie skierował maszynę ku górze. Przeciężenie wgniotło Emily w fotel, żołądek podjechał jej do gardła. Tym razem zwielokrotniony ciężar niemowlęcia zdawał się ją przepoławiać.

- Co się dzieje, do cholery?! - syknął Tim.

Znowu, nastąpiła zmiana. Emily odniosła wrażenie, że jakaś ogromna siła unosi ją z fotela, zapięty pas głęboko wrzynał jej się w brzuch. Opanowały ją nudności. Ze zdumieniem spostrzegła, jak Tim wylatuje ze swojego miejsca i wali głową o schowek bagażowy pod sufitem. Upuszczona kamera przeleciała jej tuż przed nosem.

Z kabiny pilotów docierało głośne piszczenie i terkotanie sygnałów alarmowych. Zniekształcony, mechaniczny głos powtarzał w kółko:

- Przeciężenie! Przeciężenie!

Emily dostrzegła przez otwarte drzwi, jak obaj piloci gorączkowo przebierają palcami po przyciskach i klawiszach urządzeń pokładowych. Wykrzykiwali coś po chińsku. Z tyłu dolatywały coraz głośniejsze histeryczne krzyki pasażerów. Rozległ się brzęk tłuczonego szkła.

Samolot ponownie zanurkował i zaczął spadać niczym kamień. Jakaś starsza Chinka z wrzaskiem pojechała na plecach wąskim przejściem między rzędami foteli. Za nią przekoziółkował kilkunastoletni chłopak. Emily obejrzała się na męża, lecz jego nie było obok niej. Z sufitu opadły nagle żółte maski tlenowe, najbliższa zakołysała się tuż przed jej twarzą. Nie mogła jednak po nią sięgnąć, ponieważ kurczowo tuliła niemowlę do piersi.

Przeciążenie znowu wcisnęło ją w fotel, kiedy samolot z ogłuszającym wyciem silników zaczął ostro wchodzić na wyższy pułap. Po całym przedziale latały buty, damskie torebki i różne drobiazgi, które niczym pociski odbijały się od ścian. Siła bezwładności wrywała pasażerów z miejsc i ciskała nimi o podłogę.

Tima nie było nigdzie w pobliżu. Emily zaczęła się panicznie za nim rozglądać, gdy nagle dostała jakąś ciężką torbą w głowę. Poczowała przeszywający ból, pociemniało jej w oczach. Mdłości były już tak silne, iż miała wrażenie, że za chwilę zemdleje. Dzwonki alarmowe terkotały bez przerwy. Ludzie wrzeszczeli jak opętani. A samolot wciąż pikował w dół.

Emily pochyliła nisko głowę, jeszcze mocniej przycisnęła córeczkę do piersi i po raz pierwszy w życiu zaczęła się modlić na głos.

CENTRUM KONTROLI LOTÓW SOCIAL GODZINA 5.43

- Wieża Social, tu TransPacific Pięćset Czterdzieści Pięć. Znajdujemy się w sytuacji awaryjnej.

W zaciemnionym wnętrzu Południowokaliifornijskiego Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego starszy kontroler Dave Marshall szybko spojrział na ekran radaru, kiedy tylko z głośnika doleciał alarmujący komunikat. Sprawdził, że TransPacific 545 odbywa rejs czarterowy z Hongkongu do Denver, a kontrolę nad nim centrala w Oakland przekazała zaledwie kilka minut wcześniej. Nic nie wskazywało na jakąkolwiek „sytuację awaryjną”. Marshall przysunął mikrofon do ust i odpowiedział:

- Słucham, Pięćset Czterdzieści Pięć.

- Proszę o zgodę na awaryjne lądowanie w Los Angeles.

Pilot sprawiał wrażenie opanowanego. Marshall znów popatrzył na ekran skomputeryzowanego radaru, na którym połyskujące zielono punkciki odzwierciedlały pozycję każdego samolotu znajdującego się w tym rejonie. TPA 545 zbliżał się do wybrzeża Kalifornii, za parę sekund powinien przelecieć nad Marina Del Rey. Od lotniska w Los Angeles dzieliło go jeszcze dobre pół godziny lotu.

- W porządku, Pięćset Czterdzieści Pięć, zezwalam na zejście z kursu. Podaj charakter waszej sytuacji awaryjnej.

- Mamy stan wyjątkowy wśród pasażerów - odpowiedział kapitan. - Potrzebna będzie pomoc lekarska. Rzekłbym, że przydałoby się trzydzieści, może nawet czterdzieści karetek pogotowia.

Marshall osłupiał.

- Powtórz, Pięćset Czterdzieści Pięć. Dobrze zrozumiałem? Żądasz podstawienia czterdziestu karetek pogotowia?!

- Potwierdzam. Wpadliśmy w bardzo silną turbulencję powietrza. Mamy wielu rannych wśród pasażerów i członków załogi.

Kontroler zagryzł wargi. Dlaczego, do cholery, nie powiedział tego od razu? - przemknęło mu przez myśl. Pospiesznie obrócił się na krzesełku i dał znać pełniącej funkcję oficera dyżurnego Jane Levine, która natychmiast sięgnęła po drugą parę słuchawek i włączyła odbiornik.

- TransPacific, odebrałem twoje żądanie podstawienia czterdziestu karetek pogotowia.

- Jezu!... - syknęła Levine. - Czterdzieści karetek?!

- Tak, potwierdzam jeszcze raz. Czterdzieści. - W głosie pilota nadal nie wyczuwało się zdenerwowania.

- Czy potrzebny wam jakiś specjalistyczny personel lekarski? Jakiego typu obrażenia odnieśli pasażerowie?

- Trudno powiedzieć.

Levine błyskawicznie zakręciła palcem młynka w powietrzu, co oznaczało, że Marshall musi podtrzymać wymianę zdań z kapitanem samolotu.

- Nie może nam pan powiedzieć nic więcej na temat rannych? - rzekł kontroler do mikrofonu.

- Przykro mi, ale nie. Jeszcze nic więcej nie wiem.

- Czy ktoś jest nieprzytomny?

- Nie... zdaje się, że nie - odparł pilot. - Ale dwie osoby nie żyją.

- Jasna cholera! - mruknęła Levine. - To miło, że raczył nas o tym powiadomić. Kto prowadzi tę maszynę?

Marshall sięgnął do klawiatury i po chwili w górnym rogu ekranu ukazało się okienko z danymi personalnymi załogi lotu TPA 545.

- Kapitan John Chang, starszy pilot linii TransPacific.

- Może przestańmy się wreszcie bawić w zgadywanki - poleciła Jane. - Zapytaj, czy samolot został uszkodzony.

- Pięćset Czterdzieści Pięć, jaki jest stan maszyny? - rzekł Marshall do mikrofonu.

- Mamy jakieś zniszczenia w przedziale pasażerskim, ale nie jest to nic groźnego.

- A jak się sprawują przyrządy pokładowe?

- Wszystko działa normalnie. FDAU nie wykazuje żadnych usterek. - Pilot miał na myśli Flight Data Acquisition Unit, czyli urządzenie, które stale kontrolowało sprawność funkcjonowania przyrządów. Jeśli ono niczego nie sygnalizowało, to samolot był prawdopodobnie w pełni sprawny.

- Zrozumiałem, Pięćset Czterdzieści Pięć. Chciałbym jeszcze wiedzieć, w jakim stanie znajduje się załoga.

- Kapitanowi i pierwszemu oficerowi nic się nie stało.

- Mówiłeś jednak, Pięćset Czterdzieści Pięć, że masz dwóch rannych członków załogi.

- Tak. Ucierpiały dwie stewardesy.

- Czy możesz opisać charakter odniesionych przez nie obrażeń?

- Przykro mi, ale nie. Jedna z nich jest nieprzytomna. O drugiej nic nie umiem powiedzieć.

Marshall energicznie pokręcił głową.

- A jeszcze przed chwilą twierdził, że nie ma na pokładzie osób nieprzytomnych - mruknął pod nosem.

- Aż nie chce mi się w to wierzyć - odparła Levine, sięgając po słuchawkę czerwonego telefonu alarmowego. - Postaw w stan gotowości straż pożarną lotniska. Ściągnij karetki pogotowia.

Powiadom zarówno jednostki reanimacyjne, jak i pierwszej pomocy. Niech służba medyczna lotniska skontaktuje się z zespołami dyżurnymi wszystkich szpitali w Westside. - Spojrzała na zegarek. - Ja zadzwonię do „Fizdo”. Na pewno się ucieszą z takiej pobudki.

PORT LOTNICZY LOS ANGELES

GODZINA 5.57

W położonej o kilometr od lotniska, przy Imperial Highway, siedzibie Rejonowej Służby Lotniczego Nadzoru Technicznego FSDO - pogardliwie określanej przez cały personel jako „Fizdo” - dyżur pełnił Daniel Greene. Do zadań służby należało kontrolowanie wszystkiego, co się wiązało z transportem powietrznym, od jakości naziemnej obsługi maszyn po stan wyszkolenia pilotów. Tego dnia Greene przyszedł nieco wcześniej do biura, gdyż zamierzał uporządkować dokumenty zawalające biurko. Przed tygodniem odeszła jego sekretarka, a kierownik działu personalnego uparcie odmawiał zatrudnienia na jej miejsce kogoś innego, zasłaniając się wytycznymi z Waszyngtonu, nakazującymi jakoby maksymalne ograniczenie liczby etatów. Dlatego też Greene, wściekły, musiał sam przekładać papierzyska. Komisja kongresowa znowu obcięła budżet Federalnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego, nie bacząc na to, że równocześnie poszerza zakres odpowiedzialności. Tłumaczono, iż problemem nie jest wielkość zadań, lecz niska wydajność pracy. A liczba przewożonych pasażerów z każdym rokiem zwiększała się o cztery procent, podczas gdy flota przewoźników jakoś nie chciała się sama odmłodzić. Tylko te dwa fakty wskazywały, że służby naziemne mają coraz więcej roboty. Rzecz jasna, cięcia budżetowe dotyczyły nie tylko służb FSDO, odczuwała je nawet Krajowa Komisja Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego, której w tym roku przydzielono zaledwie milion dolarów na badanie przyczyn katastrof lotniczych. Poza tym...

Zaterkotał czerwony aparat linii alarmowej. Greene podniósł słuchawkę.

- Odebraliśmy przed chwilą komunikat o zdarzeniu na pokładzie zagranicznej maszyny wkraczającej w nasz rejon-oznajmiła kobieta z centrum kontroli lotów.

- Rozumiem.

Szybko przysunął sobie notatnik. „Zdarzenie” od razu informowało go o randze problemu, chodziło zapewne o jakieś mniej znaczące kłopoty spośród tych wszystkich, o których kontrolerzy mieli obowiązek informować służby nadzoru.

Gdyby powiadomiono go o „wypadku”, wówczas mógłby podejrzewać, że są ofiary w ludziach bądź nastąpiło poważne uszkodzenie samolotu, wymagające podjęcia akcji ratunkowej.

- Proszę o szczegóły.

- TransPacific, lot numer Pięćset Czterdzieści Pięć, czarter z Hongkongu do Denver. Pilot poprosił o zgodę na awaryjne lądowanie w Los Angeles. Podobno trafił na wyjątkowo silną turbulencję powietrza.

- Maszyna zachowała sterowność?

- Mówi, że tak - odparła Levine. - Ale mają na pokładzie rannych. Zażądał podstawienia czterdziestu karetek pogotowia.

- Czterdziestu?!

- Podobno jest też dwoje sztywnych.

- Tego tylko brakowało. - Greene poderwał się zza biurka. - Kiedy wyląduje?

- Za osiemnaście minut.

- Osiemnaście? Jezu! Czemu dzwoni pani tak późno?!

- Zaraz! Dopiero co odebraliśmy komunikat. Zdażyliśmy zaledwie ogłosić alarm dla służb sanitarnych i straży pożarnej...

- Po co straż? Mówiła pani, że samolot jest sprawny.

- Na wszelki wypadek. Pilot gadał coś od rzeczy, niewykluczone, że jest w szoku. Za siedem minut przekazujemy kontrolę wieży.

- W porządku. Już tam jadę.

Greene chwycił legitymację służbową oraz telefon komórkowy i pobiegł do wyjścia. Mijając stanowisko recepcjonistki, rzucił do Karen:

- Kto pełni służbę w porcie międzynarodowym?

- Kevin.

- Zaalarmuj go, Niech biegnie do TransPacific Pięćset Czterdzieści Pięć, czarteru z Hongkongu. Ląduje za kwadrans. Przekaż mu, żeby czekał przy bramce... Niech za żadną cenę nie pozwoli wyjść załozde!

- Jasne. - Recepcjonistka natychmiast sięgnęła po słuchawkę telefonu.

Greene popędził bulwarem Sepuhreda w kierunku lotniska. Kiedy przejeżdżał pod wiaduktem pasa startowego, rzucił okiem na kolosa TransPacific Airlines, łatwo rozpoznawalnego po jaskrawożółtym emblemacie na ogonie, który właśnie kołował w stronę terminalu. Ten przyleciał rejsiem czarterowym z Hongkongu, a większość kłopotów zagranicznych przewoźników, jakie spadały na głowy inspektorów FAA, Federalnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego, dotyczyła właśnie samolotów czarterowych. Najczęściej chodziło o maszyny wynajmowane przez niewielkie i biedne firmy transportowe, zazwyczaj lekceważące rygorystyczne przepisy bezpieczeństwa. Niemniej TransPacific cieszył się do tej pory doskonałą reputacją.

No cóż, w każdym razie ptaszek wylądował bez problemów, pomyślał Greene. Kadłub samolotu nie nosił żadnych śladów uszkodzeń. Był to odrzutowiec typu

N-22 pochodzący z zakładów Norton Aircraft w Burbank. Tego rodzaju maszyny kursowały od pięciu lat, cieszyły się powszechnym uznaniem i spełniały wszelkie wymogi bezpieczeństwa.

Greene docisnął pedał gazu i skręcił do tunelu, niemalże nurkując pod brzuchem kołującego olbrzyma.

Biegiem przemknął przez halę portu lotniczego. Za panoramicznymi oknami widać było, jak do schodków samolotu ustawiają się szeregiem karetki pogotowia. Pierwsza z nich właśnie odjeżdżała na sygnale.

Dotarł do punktu odprawy, pokazał inspektorom legitymację służbową i pobiegł dalej wąską kładką. Pasażerowie tłumnie opuszczali samolot, byli bladzi i roztrzęsieni. Niektórzy utykali, inni mieli porwane i zakrwawione ubrania. Stłoczeni u wylotu rampy sanitariusze natychmiast przejmowali opiekę nad rannymi.

Już z daleka czuć było mdlący odór wymiocin. W przejściu do samolotu przerażona, stewardesa energicznie odepchnęła go na bok i zatrajkotała szybko po chińsku. Machnął jej przed nosem swoją legitymacją i zawołał:

- Inspekcja techniczna FAA!

Kobieta odsunęła się na boki Greene wskoczył do środka, prześlizgując się obok młodej kobiety, kurczowo tulącej do piersi niemowlę.

Zajrzał do przedziału pasażerskiego i stanął jak wmurowany.
- Mój Boże... - szepnął. - Co tu się stało?!

GLENDALE, KALIFORNIA

GODZINA 6.00

- Mamo, która ci się bardziej podoba, Myszka Miki czy Myszka Minnie? Casey Singleton, wciąż jeszcze ubrana w elastyczny kostium do joggingu i spocona po ukończeniu swej zwykłej, ośmiokilometrowej trasy porannego biegu, pospiesznie zapakowała kanapkę z tuńczykiem do plastikowego śniadaniowego pudełka córki. Miała trzydzieści sześć lat i była wiceprezesem zakładów lotniczych Norton Aircraft w Burbank. Allison nadal grzebała łyżką w resztkę płatków kukurydzianych z mlekiem.

- No więc? - zapytała. - Która myszka ci się bardziej podoba? Siedmioletnia dziewczynka odznaczała się zdumiewającą pasją do klasyfikowania wszelkich odczuć i wrażeń.

- Lubię obie - odparła Casey.

- Wiem, mamo - rzekła Allison zniecierpliwionym tonem. - Ale którąś musisz przecież lubić bardziej.

- Minnie.

- To tak jak ja. - Dziewczynka odsunęła talerz.

Casey dołożyła do pudełka banana, nalała soku do termosu i zapakowała lunch do tornistra.

- Skończ szybko śniadanie, Allison. Powinnyśmy zaraz wyjść.

- Co to jest kwarta?

- Kwarta? Miara objętości płynów.

- Nie kwarta, tylko K w a i r t.

Casey obejrzała się i zauważyła, że córka wskazuje leżącą na stole nowiutką, laminowaną plastikiem kartę identyfikacyjną z jej kolorowym zdjęciem, Pod wydrukowanym wielkimi literami nazwiskiem C. SINGLETON znajdował się granatowy skrót: QA/IRT.

- Więc co to jest K w a i r t?

- To oznaczenie mojego nowego stanowiska w zakładach. Jestem inspektorem kontroli jakości w zespole badania przyczyn katastrof lotniczych, czyli Quality Assurance oraz Incident Review Team

- Lecz dalej będziesz budować samoloty?

Od czasu rozvodu rodziców Allison zwracała baczna uwagę na wszelkie zwroty następujące w życiu matki. Nawet drobne zmiany w jej uczesaniu stawały się przyczyną wyczerpujących dyskusji, ponawianych niezmiennie w ciągu kilku dni. Nie było więc nic dziwnego w tym, że od razu spostrzegła nowy identyfikator.

- Tak, Allie. Nadal będę się zajmowała konstrukcjami samolotów. Nic się nie zmieniło, po prostu dostałam awans.

- I ciągle jesteś ważniakiem?

Małej bardzo imponowało to, że jej matka od roku była kierownikiem działu kontroli jakości, a zatem kimś bardzo ważnym, czyli po prostu ważniakiem. Casey nieraz słyszała, jak Allison z dumą informowała o tym rodziców swoich koleżanek, przez co robiła na nich w dwójnasób silne wrażenie.

- Nie, Allie. A teraz wkładaj już buty. Tata za chwilę po ciebie przyjedzie.

- Nieprawda. Tata zawsze się spóźnia. Na czym polega ten twój awans? Casey przyklęknęła i zaczęła wsuwać córce na nogi tenisówki.

- Dalej będę pracowała w dziale kontroli jakości, ale już nie będę się zajmowała sprawdzaniem samolotów opuszczających zakłady, lecz ich późniejszą kontrolą, po podjęciu służby w liniach lotniczych.

- Żeby mieć pewność, że ciągle się nadają do użytku?

- Tak, kochanie. Będziemy sprawdzali latające maszyny i naprawiali wszelkie usterki.

- To lepiej, żeby ich nie było, bo wtedy samoloty mogłyby się rozbijać - oświadczyła Allison i zachichotała. - Jeszcze by wszystkie pospadały z nieba! Porozbijały domy i przywaliły dzieci siedzące przy stołach i zjadające płatki śniadaniowe z mlekiem! To by nie było dobre dla ciebie, prawda, mamusi?

Casey także się zaśmiała.

- Nie, to by nie było dobre dla nikogo. Pracownicy zakładów znaleźliby się w strasznych kłopotach. - Skończyła zawiązywać tenisówki i podniosła się z klęczek. - A gdzie twoja bluza?

- Wcale jej nie potrzebuję.

- Allison...

- Mamo! Przecież jest ciepło!

- Zapowiadali, że pod koniec tygodnia może się ochłodzić, więc lepiej zabierz bluzę, kochanie.

Z zewnątrz doleciał krótki dźwięk klaksonu. Casey wyjrzała przez okno, przy krawężniku stała czarna toyota lexus należąca do Jima. Jej były mąż siedział rozparty za kierownicą i palił papierosa. Był w garniturze i krawacie. Może znalazł wreszcie pracę i ma dzisiaj rozmowę kwalifikacyjną, przemknęło jej przez myśl.

Allison podreptała do swojego pokoju i zaczęła wyciągać szuflady komody. Po chwili wróciła z kwaśną miną, niosąc bluzę przerzuconą pod klapą tornistra.

- Dlaczego zawsze jesteś taka nadąsana, kiedy tatuś po mnie przyjeżdża? Casey nie odpowiedziała. Otworzyła drzwi i obie wyszły na zalaną słońcem ulicę.

- Cześć, tato! - zawołała z daleka dziewczynka, po czym rzuciła się biegiem.

Jim pomachał jej ręką i uśmiechnął się szeroko. Casey z ociąganiem podeszła do krawężnika.

- Mógłbyś nie palić, kiedy zabierasz Allison do samochodu. Jim popatrzył na nią smutnym wzrokiem.

- Ja też ci życzę miłego dnia.

Miał lekko zachrypnięty głos. Podkrążone i zaczerwienione oczy wskazywały jednoznacznie, że musiał mu dokuczać solidny kac.

- Umawialiśmy się przecież, Jim, w sprawie palenia w obecności naszej córki.

- Gdzie ty widzisz u mnie papierosa?

- Tylko ci przypominam.

- Powtarzasz w kółko to samo, Katherine. Na miłość boską, słyszałem to już milion razy.

Casey westchnęła ciężko. Za żadną cenę nie chciała się wdawać w kłótnie przy Allison. Jej psychoterapeutka zawyrokowała, iż to właśnie rodzinne sprzeczki są powodem jąkania się dziewczynki, które ostatnio poczęło zanikać. Dlatego też Casey robiła wszystko, aby unikać niepotrzebnych dyskusji z Jimem. On jednak nie umiał się odwzajemnić tym samym. Wręcz przeciwnie, można było odnieść wrażenie, iż czerpie wyjątkową przyjemność z maksymalnego

utrudniania każdego kontaktu.

- W porządku - mruknęła, siląc się na uśmiech. - Do zobaczenia w niedzielę.

Zgodnie z zawartym porozumieniem Allison spędzała z ojcem jeden tydzień w miesiącu, poczynając od poniedziałkowego ranka, a kończąc na niedzielnym popołudniu.

- Do niedzieli. - Jim potakująco skinął głową. - Jak zwykle.

- Przyjedziesz o szóstej?

- Rany boskie!

- Chciałam się tylko upewnić, Jim.

- Nieprawda. Musisz nad wszystkim sprawować kontrolę, jak zawsze...

- Jim! Proszę! - jęknęła. - Nie zaczynaj znowu.

- Mnie w to graj - parsknął. Casey pochyliła się do okna.

- Do zobaczenia, Allie.

- Cześć, mamó - odpowiedziała dziewczynka, ale już miała zaszklone oczy, a głos zimny i obcy.

Nie zdążyła się nawet dobrze usadowić w fotelu, a demonstracyjnie okazywała, że od tej pory trzyma stronę ojca. Jim ostro przydepnął gaz i szybko wyjechał na ulicę, Casey została sama przy krawężniku. Spoglądała za samochodem,

W głębi ulicy pojawił się niski, przysadzisty Amos, sąsiad, który zazwyczaj o tej porze wychodził z psem na spacer. Podobnie jak ona, pracował w zakładach lotniczych. Singleton pomachała mu ręką, Amos odpowiedział jej takim samym gestem.

Miała już zamiar wracać do domu, kiedy natrafiła spojrzeniem na dużego niebieskiego sedana zaparkowanego po przeciwnej stronie ulicy. Wewnątrz siedziało dwóch mężczyzn. Jeden czytał gazetę, drugi gapił się na nią zza szyby. Casey przystanęła w pół kroku. Ostatnio do sąsiedniego domu pani Alvarez kilkakrotnie się włamywano. Kim są ci dwaj nieznajomi? - pomyślała. Nie wyglądali na rabusiów. Porządnie ubrani, krótko ostrzyżeni: sprawiali wrażenie tajniaków bądź wojskowych.

Singleton zastanawiała się jeszcze, czy nie zanotować numerów rejestracyjnych podejrzanego auta, kiedy niespodziewanie zapiszczał jej przywoływacz. Odpięła go od paska i spojrzała na ekran, na którym widniała wiadomość:

JM IRT 000 50 MBAZG

Jęknęła głośno. Trzy gwiazdki oznaczały nadzwyczaj pilną sprawę: JM, czyli John Manier, dyrektor zakładów Nortona, zwoływał zebranie IRT, to znaczy zespołu badania katastrof, o godzinie 7.00 w SO, czyli sali odpraw. Dotychczas wszelkie poranne posiedzenia rozpoczynano o ósmej, zatem coś musiało się stać. Potwierdzała to ostatnia część informacji, zaszyfrowana w zrozumiałym tylko dla najbliższych współpracowników kodzie:

„Masz być, albo zapłacisz głową!”.

LOTNISKO BURBANK

GODZINA 6.32

W bladym świetle poranka samochody na zatłoczonej autostradzie sunęły strasznie powoli. Casey przekreśliła wsteczne lusterko i wychyliła się zza kierownicy, żeby sprawdzić swój makijaż. Z krótko, po chłopięcemu przyciętymi ciemnymi włosami sprawiała wrażenie nastolatki, wyrosniętej i wysportowanej. Nie bez powodu koleżdy z zakładowej drużyny baseballowej ustawiali ją na pierwszej bazie. W dodatku wyjątkowo dobrze się czuła w ich towarzystwie, ponieważ traktowali ją jak młodszą siostrę. Ułatwiało jej to również wykonywanie obowiązków w pracy.

W gruncie rzeczy Singleton robiła błyskawiczną karierę w zakładach. Pochodziła z przedmieścia Detroit i była jedyną córką naczelnego redaktora „Detroit News”. Obaj starsi bracia po uzyskaniu dyplomów inżynierskich podjęli pracę w fabryce Forda. Jej matka zmarła, gdy Casey miała zaledwie kilka lat, tak więc dorastała w męskim towarzystwie. Stąd też nigdy nie potrafiła być dziewczątkiem, jak to określał ojciec.

Po ukończeniu studiów dziennikarskich na uniwersytecie stanowym południowego Illinois, śladem braci Casey zatrudniła się w zakładach Forda. Szybko jednak znudziło ją redagowanie artykułów i tekstów reklamowych, wykorzystwała więc okazję i zapisała się na organizowany dla pracowników fabryki kurs zarządzania i administracji na uniwersytecie stanowym w Wayne. Jeszcze przed jego ukończeniem wyszła za Jima, także inżyniera z zakładów Forda, i zaszła w ciążę.

Jak na ironię, przyjście na świat Allison odmieniło ich małżeństwo. Jim nie potrafił znaleźć dla siebie miejsca między porami karmienia i zmianami pieluszek, zaczął pić, coraz później wracał do domu. W końcu zdecydowali się na separację. Niedługo później zaskoczył ją decyzją przeniesienia się na zachodnie wybrzeże i podjęcia pracy w zakładach Toyoty, Casey postanowiła jednak wyjechać razem z nim. Nie chciała, aby córka została pozbawiona ojca. Zresztą sama miała już dość różnych perturbacji w fabryce Forda i sprzykrzyły jej się mroźne,

posepne zimy w Detroit. Miała nadzieję, że w Kalifornii zaczną nowe życie; wyobrażała sobie, że będzie gospodynią ładnego domku jednorodzinnego, nasłonecznionego i usytuowanego blisko plaży, z palmami kołyszającymi się za oknem, gdzie jej mała córeczka mogłaby się rozwijać zdrowo i szczęśliwie.

W rzeczywistości zamieszkała w Glendale, o półtorej godziny jazdy samochodem od wybrzeża. Faktycznie kupili ładny domek, ale zupełnie inny, niż go sobie wcześniej wymarzyła. Co prawda, okolica była przyjemna i spokojna, ale już kilkaset metrów dalej zaczynała się dzielnica starych, zaniedbanych kamienic, gdzie aż się roiło od młodocianych gangów. Niekiedy w nocy, gdy Allison już spała, docierały do ich domu stłumione huki wystrzałów. Casey coraz bardziej się niepokoiła o bezpieczeństwo córki. Martwił ją poziom nauczania w szkole podstawowej, gdzie uczniowie porozumiewali się chyba pięćdziesięcioma różnymi językami; martwiła ją wciąż podupadająca gospodarka Kalifornii i stale rosnące bezrobocie. Jim już od dwóch lat nie mógł znaleźć pracy, gdyż

z zakładów Toyoty dość szybko wyleciał za pijaństwo. Jej jakoś udawało się przetrwać kolejne redukcje w fabryce Nortona, która z powodu ogólnoświatowego kryzysu musiała ciągle ograniczać produkcję samolotów.

Wcześniej nawet nie podejrzewała, że będzie pracować w zakładach lotniczych, ale ku swemu zdumieniu odkryła, iż nadzwyczaj dobrze się czuje w towarzystwie prostych inżynierów i techników, odznaczających się typowym dla mieszkańców Środkowego Zachodu chłodnym pragmatyzmem, jacy stanowili trzon kadry fabryki Nortona. Jim powtarzał jej ciągle, że jest usztywniona, jakby zawsze postępowała według „własnych regulaminów”, okazało się jednak, że ta dbałość o szczegóły bardzo jej pomaga w pracy, co zwłaszcza dało o sobie znać w ciągu ubiegłego roku, kiedy to Casey zajmowała stanowisko kierowniczkini działu kontroli jakości.

Lubiła to zajęcie, mimo że została obarczona zadaniami wręcz niemożliwymi do wykonania. Zakłady Nortona składały się z dwóch pionów, produkcji i projektowania, które ustawicznie się ze sobą ścierały. Jak na złość, dział kontroli jakości znajdował się niejako w pozycji neutralnej, między obydwoma pionami. Przede wszystkim nadzorował poszczególne etapy produkcji, zatwierdzał wytwarzanie i montaż każdego elementu samolotu. Jeśli tylko wynikały jakieś problemy, inspektorzy zmuszeni byli szukać ich przyczyn, co sprawiało, że nie byli mile widziani ani przez personel pionu produkcyjnego, ani przez inżynierów opracowujących projekty.

Jednocześnie dział kontroli jakości musiał się borykać z wszelkimi kłopotami, na jakie natrafiali klienci zakładów. Ci zaś najczęściej o wszystko mieli pretensje do wytwórcy-wystarczyło, że kuchenka pokładowa znajduje się nie w tym miejscu, gdzie ich zdaniem być powinna, czy też w samolocie jest za mało toalet. Rozmowy z klientami wymagały wiele cierpliwości i taktu, a Casey była niemal do tego stworzona.

Nic więc dziwnego, że wszyscy inspektorzy działy kontroli jakości byli zaliczani do ścisłej kadry kierowniczej zakładów, a Singleton otrzymała awans na stanowisko wiceprezesa zarządu. Stąd też miała styczność niemal z każdym aspektem dotyczącym funkcjonowania przedsiębiorstwa. Bardzo szeroki zakres jej odpowiedzialności wiązał się też ze stosunkowo dużą swobodą działania.

Ale z jej punktu widzenia tytuł wiceprezesa zarządu brzmiał o wiele szumniej, niżby na to wskazywał zakres obowiązków. W zakładach Nortona podobnych wiceprezesów było niemal bez liku. Tylko w jej wydziale istniały cztery równorzędne stanowiska, co rodziło bardzo silne współzawodnictwo. To ją jednak John Marder awansował ostatnio na łącznika między działem kontroli jakości a zespołem badania przyczyn katastrof; znalazła się więc w jeszcze ściślejszym gronie kierowniczym, prawie dorównywała już rangą pozycji dyrektora pionu. I miała pewność, że dyrektor naczelny nie wybrał jej bez powodów, że ten ostami awans nie był dziełem przypadku.

Skierowała swego mustanga w stronę zjazdu z autostrady Golden State na Empire Avenue, biegnącą południowym skrajem wysokiego siatkowego ogrodzenia lotniska Burbank. Skręciła ku stłoczonym budynkom, gdzie mieściły się biura Rockwella, Lockheeda oraz Norton Aircraft. Z daleka obrzuciła spojrzeniem długi szereg hangarów oznakowanych emblematem zakładów Nortona.

Zadzwoił telefon.

-Casey? Tu Norma-odezwała się jej sekretarka. - Wiesz już o zebraniu?

- Jestem w drodze. Co się stało?

- Tego nikt nie wie, ale chodzi o coś poważnego. Marder najpierw nakrzyczał na wszystkich projektantów, a teraz zwołuje zebranie zespołu IRT.

John Marder, zanim został dyrektorem naczelnym zakładów Nortona, był szefem nadzoru projektu

N-22 czyli osobiście kierował wszystkim, od prac projektowych po montaż prototypu. Stanowił typ człowieka bezkompromisowego, czasami nawet lekkomyślnego, ale odnosił sukcesy. Ponadto ożenił się z jedynaczką Charleya Nortona. W minionych latach miał wiele do powiedzenia w kwestii cen samolotów, był drugim po Bogu w zakładach, po samym prezesie, nie licząc założyciela firmy. I to właśnie on tak szybko awansował Casey, jak gdyby...

- ...zrobić z twoim asystentem? - zapytała Norma.

- Z kim?

- Twoim nowym asystentem. Na razie się nim zaopiekowałam. Czeka na korytarzu. Czyżbyś zapomniała?

- Zamyśliłam się.

W rzeczywistości na śmierć o nim zapomniała. Był to jakiś daleki kuzyn rodziny Nortonów, który powoli piął się po szczeblach kariery. Marder „chwilowo” przekazał go pod opiekę Casey, co oznaczało, że będzie musiała niańczyć żółtodzioba co najmniej przez półtora miesiąca.

- Jaki on jest, Normo?

- No cóż, przynajmniej nie puple jak tamten.

- Przestań się wygłupiać.

- Rzekłabym, że bije swego poprzednika o głowę.

Nietrudno było o kogoś takiego. Jej ostami asystent najpierw złamał nogę, skacząc po ramie skrzydła bez poszycia, a później omal się nie usmażył, gmerając pod obudową jakiejś aparatury elektrycznej.

- Tylko o głowę?

- Mam przed sobą jego akta personalne-odpowiedziała Norma.-Ukończył prawo na Yale, przez rok pracował w General Motors. Przez ostatnie trzy miesiące siedział w dziale marketingu, więc pewnie słabo się orientuje w sprawach produkcji. Będziesz musiała go wciągać w robotę niemal od zera.

- Nic nowego - mruknęła Singleton, westchnąwszy głośno. Marder zapewne się spodziewał, że ona przyprowdzi asystenta na zebranie. - Weź tego chłopaka i czekaj na mnie za dziesięć minut przed wejściem do budynku administracyjnego. Tylko go nie zgub po drodze, dobra?

- Naprawdę chcesz, żebym sprowadziła go na dół?

- Aha, tak będzie lepiej.

Casey odwiesiła słuchawkę i spojrzała na zegarek. Droga była zakorkowana, dojazd do zakładów mógł jej zająć więcej niż dziesięć minut. Nerwowo zabębniła palcami po brzegu deski rozdzielczej. Po co zwoływano to nagłe zebranie? Czyżby zdarzył się jakiś wypadek, może nawet katastrofa?

Włączyła radio, chcąc się przekonać, czy powiedzą coś na ten temat w porannych wiadomościach. Trafiała na fragment jakiejś dyskusji:

- ...Niewiele już brakuje, aby dzieci musiały chodzić do szkoły w mundurkach. Byłby to pierwszy krok w stronę powrotu do elitaryzmu i dyskryminacji...

Casey pospiesznie przełączyła odbiornik na inną falę

- ...próba narzucania całemu społeczeństwu pewnych zasad moralnych, bo nikt mnie nie przekona, że ludzki płód powinien być traktowany na równi z rozwiniętą istotą...

Po chwili złapała kolejną stację.

...za wszystkimi tego typu atakami na dziennikarzy kryją się ludzie, którym nie w smak jest szeroko pojęta wolność słowa...

Gdzie, do cholery, mogą o tej porze nadawać wiadomości? - pomyślała.

Przed oczyma stanął jej widok ojca, który w niedzielę, po powrocie z kościoła, miał zwyczaj zasiadać w swoim ulubionym fotelu i zagłębiać się w lekturze prasy. Niemal bez przerwy mruczał:

- Jak można tak pisać? Co to za język?

I rozrzucił pojedyncze płachty gazet na dywanie wokół siebie. Był redaktorem naczelnym dziennika w latach sześćdziesiątych, a od tamtej pory wiele się zmieniło. Teraz powszechnie królowała telewizja, stacje radiowe zaś preferowały albo denerwującą muzykę, albo dyskusje, z których mało wynikało.

Dostrzegła w perspektywie alei bramę prowadzącą na teren zakładów i szybko wyłączyła radio.

Przedsiębiorstwo Norton Aircraft miało swoje szczytne miejsce w historii amerykańskiego lotnictwa. Firma, założona w 1935 roku przez jednego z pionierów awiacji, Charleya Nortona, w czasach drugiej wojny światowej wstąpiła się produkcją legendarnego bombowca B-22, myśliwca P-27 „Skycat” oraz C-12, największego podówczas transportowca sił powietrznych Stanów Zjednoczonych. Zdołała jakoś przetrwać kryzys lat osiemdziesiątych, który na przykład całkowicie wyeliminował Lockheeda z rynku samolotów pasażerskich, i obecnie była jednym z czterech przedsiębiorstw zaopatrujących firmy przewoźnicze w duże odrzutowce rejsowe. Oprócz zakładów Nortona liczył się jeszcze tylko Boeing z Seattle, McDonnell Douglas z Long Beach oraz europejskie konsorcjum Air-bus z siedzibą w Tuluzie.

Casey przecięła rozległy parking przed budynkiem terminalu siódmego, zatrzymała wóz przed barierką i pokazała strażnikowi identyfikator. Jak zawsze już tutaj docierał przytłumiony huk zakładów pracujących nadal na trzy zmiany, między hangarami kursowały żółte wózki elektryczne przewożące różne elementy samolotów. Fabryka tworzyła w zasadzie odrębne miasteczko, miała własny szpital i posterunek policji, wydawała gazetę zakładową. Kiedy Singleton podejmowała tu pracę, u Nortona było zatrudnionych sześćdziesiąt tysięcy osób. Liczne redukcje ograniczyły tę liczbę o połowę, lecz mimo to zakłady sprawiały przytłaczające wrażenie, zajmowały obszar ponad czterdzieści kilometrów kwadratowych. To tu produkowano zarówno niewielkie, dwusilnikowe odrzutowce N-20, jak i olbrzymie N-22 czy jeszcze większe wojskowe tankowce typu KC-22. Najdłuższe hangary montażowe miały niemal po dwa kilometry długości.

Skreśliła w stronę przeszklonego budynku administracji stojącego pośrodku gigantycznego kompleksu. Ustawiła wóz na zarezerwowanym dla niej miejscu parkingowym, ale nie wyłączyła silnika. Już z daleka zauważyła wyglądającego na licealistę młodzieńca w sportowej kurtce, krawacie, starannie wyprasowanych wełnianych spodniach i rozdeptanych pantoflach. Pomachał jej ręką, zaledwie wysiadła z samochodu.

HALA 64

GODZINA 6.45

- Bob Richman - przedstawił się. - Jestem pani nowym asystentem. Uścisnął jej dłoń delikatnie, z wyczuwalną rezerwą. Casey nie mogła sobie przypomnieć, jakie więzy pokrewieństwa łączą go z rodziną Nortonów, wydawało jej się jednak, że potrafi bez trudu scharakteryzować ten typ człowieka: mnóstwo forsy, rodzice rozwiedzeni, szkolne świadectwa z wyróżnieniem i niemożliwe do ukrycia poczucie wyższości nad wszystkimi.

- Casey Singleton - odparła. - Proszę wsiadać, jesteśmy już spóźnieni.

- Jak to? - zdziwił się Richman, posłusznie zajmując miejsce w samochodzie. - Przecież nie ma jeszcze siódmej.

- Pierwsza zmiana zaczyna pracę o szóstej, a większość inspektorów działu kontroli jakości musi ściśle przestrzegać godzin rozpoczęcia i zakończenia pracy. Czyżby w General Motors było inaczej?

- Nie wiem - mruknął. - Pracowałem w biurze radcy prawnego.

- I pewnie rzadko bywał pan w hali produkcyjnej?

- Ograniczałem wizyty do niezbędnego minimum.

Casey westchnęła. No to czeka mnie sześć bardzo długich tygodni z tym chłopakiem, pomyślała.

- A u nas był pan wcześniej w dziale marketingu?

- Owszem, spędziłem tani kilka miesięcy. - Wzruszył ramionami. - Prawdę mówiąc, nie znam się na sprawach handlowych.

Skierowała wóz w stronę olbrzymiego hangaru oznaczonego numerem sześćdziesiątym czwartym, gdzie montowano gigantyczne kadłuby odrzutowców N-22.

- Czym pan jeździ, jeśli wolno zapytać?
- BMW.

- Nie chce go pan sprzedać i zamienić na jakiś model produkcji krajowej?

- Czemu miałbym to robić? Przecież on jest amerykańskiej produkcji.

- Jest u nas tylko składany z części, a nie wytwarzany. Zyski ze sprzedaży tej marki wędrują za ocean. Może pan o tym porozmawiać z technikami montażu, wszyscy należą do związku zawodowego UAW, a tym samym strasznie nie lubią widoku zagranicznych wozów na swoim parkingu. Richman przez chwilę spoglądał za okno.

- Czy mam rozumieć, że mogłoby mu się tutaj coś stać?

- To prawie pewne. W tych sprawach potrafią być bezwzględni.

-Przemyślę to-odparł niedbałym tonem, jakby siłą powstrzymywał szerokie ziewnięcie. - Jezu, naprawdę mamy jeszcze sporo czasu. Dokąd się pani tak spieszy?

- Na zebranie zespołu IRT. Ma się rozpocząć o siódmej.

- IRT?

- Zespół badania przyczyn katastrof. Ilekroć coś złego przydarzy się którejś z naszych maszyn,

IRT wszczyna dochodzenie w celu wyjaśnienia przyczyn i ewentualnie określa działania, jakie należy podjąć dla uniknięcia w przyszłości podobnych zdarzeń.

- Jak często odbywają się narady tego zespołu?

- Dokładnie co dwa miesiące.

- Aż tak często? - mruknął niechętnie.

Rzeczywiście trzeba cię będzie wprowadzać w obowiązki niemal od zera, pomyślała Casey.

- Jeśli mam być szczerą, to i tak za rzadko. W różnych firmach lotniczych na całym świecie służy prawie trzy tysiące wyprodukowanych przez nas samolotów. Już z samej statystyki wynika, że bez przerwy coś się z nimi dzieje. A my bardzo poważnie traktujemy klientów. Dlatego codziennie rano organizowane są konferencje z zespołami serwisowymi pracującymi w różnych rejonach świata. Donoszą nam o wszelkich kłopotach, z jakimi zetknęli się w ostatnim okresie. Głównie chodzi o drobne sprawy: to zaklinowały się drzwi od toalety, to znów wysiadło oświetlenie kabiny pilotów. Niemniej dział kontroli jakości ma obowiązek gromadzić wszystkie te obserwacje, analizować je i przekazywać wytyczne do nadzoru produkcji.

- Rozumiem - bąknął znudzonym głosem.

- Ale czasami - ciągnęła Casey - zdarza się coś, co wymaga mobilizacji zespołu badania przyczyn katastrof. Tym razem zapewne chodzi o coś poważnego, co bezpośrednio się wiąże z bezpieczeństwem ruchu lotniczego. Jeszcze nie wiem co, ale coś musiało się stać. Skoro Marder zwołuje zebranie na siódmą, to na pewno nie będzie omawiał zderzenia ze stadem ptaków.

- A kim jest Marder?

- John Marder nadzorował projektowanie i konstrukcję odrzutowca N-22, zanim został dyrektorem naczelnym. Na tej podstawie mogę się domyślać, że któraś z tych maszyn doznała poważnej awarii.

Skręciła z głównej drogi i zatrzymała wóz w cieniu hali 64. Szare ściany hangaru dźwigały się ponad nimi ku niebu, prawie dwukilometrowej długości budynek miał wysokość ośmiopiętrowego bloku. Na asfalcie przed wejściem piętrzył się stos ochraniaczy na uszy, które technicy mieli obowiązek wkładać, żeby nie ogłuchnąć od panującego wewnątrz huk.

Singleton poprowadziła asystenta wąskim korytarzem biegnącym pod ścianami dookoła hali. Co kilkaset metrów stały w nim stoliki i automaty do sprzedaży kanapek oraz napojów.

- Naprawdę nie mamy czasu, żeby napić się gorącej kawy? - zapytał Richman.

Casey energicznie pokręciła głową.

- W hangarach nie wolno pić kawy.

- Nie wolno? - jęknął. - Dlaczego? Również z tego powodu, że jest importowana?

- Nie. Kawa działa korodująco na aluminium.

Podeszli do najbliższych drzwi wiodących do hali produkcyjnej. Singleton otworzyła je i wkroczyła do środka.

- Jezu! - szepnął Richman.

W blasku halogenowych lamp połyskiwały kadłuby montowanych gigantycznych odrzutowców, w dwóch rzędach pod wspartym na masywnej kratownicy dachem stało piętnaście maszyn znajdujących się w różnych stadiach produkcji. W najbliższej, na wprost nich, montowano właśnie drzwi przedziału bagażowego. Wokół pękatych kadłubów wznosiły się rusztowania, pod nimi na betonowej podłodze widniał istny gąszcz kabli wijących się między jaskrawoniebieskimi stelażami pełnymi zadziwiających narzędzi. Richman stanął obok pierwszego z nich i z rozdziawionymi ustami

popatrzył w górę. Szkielet na sąsiednim rusztowaniu miał szerokość sporego domu i wznosił się na pięć pięter w górę.

- Niesamowite - mruknął, po czym wskazując ów gigantyczny element, zapytał: - To skrzydło?
- Statecznik pionowy.
- Co?
- Ogon samolotu, Bob.
- To jest ogon?!

Casey przytaknęła ruchem głowy.

- Skrzydło leży tam. -- Wskazała w głąb hali. - Ma prawie osiemdziesiąt metrów długości, jest niemal tak wielkie, jak boisko piłkarskie.

Rozległ się sygnał klaksonu. Jedna z olbrzymich suwnic zaczęła powoli jechać. Richman wyciągnął szyję i wyrzwał spod kadłuba.

- To pańska pierwsza wizyta w hali montażowej?
- Tak... - Z wyraźnym oszołomieniem rozglądał się na wszystkie strony. - To niesamowite!

- Są gigantyczne, prawda?
- Dlaczego wszystkie elementy są pomalowane na ten jaskrawy żółty kolor?

- Pokrywamy je żywicą epoksydową w celu zabezpieczenia przed korozją. Płaty aluminiowego poszycia też są polewane epoksydem, żeby nie uległy uszkodzeniu w trakcie montażu. Są bardzo drogie i poleruje się je dopiero po

zakończeniu prac. Dlatego na tym etapie, przed przekazaniem gotowego samolotu do lakierni, wszystkie elementy kadłuba mają taki kolor.

- To rzeczywiście niewiele przypomina zakłady General Motors - mruknął Richman, bez przerwy rozglądając się dookoła.

- No jasne. W porównaniu z tymi maszynami samochody to niemal zabaweczki.

Spojrzał na nią, jak gdyby urażony.

- Zabaweczki?

- Proszę tylko pomyśleć. Pontiac składa się z pięciu tysięcy części i może być zmontowany w ciągu dwóch zmian, czyli przez szesnaście godzin. Co to jest?! Te olbrzymy - wskazała ręką szkielet kadłuba, pod którym stali - to zupełnie co innego. Każdy samolot składa się z miliona części, a jego montaż zajmuje siedemdziesiąt pięć dni. Nie ma na świecie drugiego takiego wyrobu, który byłby porównywalny z pasażerskim odrzutowcem pod względem złożoności. Nic nie może się z nim równać. W dodatku żaden produkt nie musi się odznaczać aż tak wielką odpornością. Proszę wziąć tego pontiaca i jeździć nim po całych dniach, od rana do wieczora. Co się stanie? Już po kilku miesiącach będzie się nadawał na złom. Nasze samoloty są projektowane przy założeniu dwudziestoletniej bezawaryjnej służby w powietrzu, a przy uwzględnieniu remontów powinny wytrzymać dwa razy dłużej.

- Czterdzieści lat? - zdumiał się Richman. - Naprawdę konstruujecie je tak, aby wytrzymały czterdzieści lat?

Casey energicznie pokiwała głową.

- Do tej pory na całym świecie lata jeszcze wiele maszyn typu N-5, a ich produkcję zakończono w roku tysiąc dziewięćset czterdziestym szóstym. Zespoły serwisowe mają pod opieką samoloty,

które czterokrotnie przekroczyły zakładany limit niezawodności, to znaczy przelatały tyle kilometrów, jakby były używane od osiemdziesięciu lat. Maszyny Nortona są naprawdę do tego zdolne. Pod tym względem dorównują im jedynie konstrukcje Douglasa, żaden inny typ samolotu nie ma tak olbrzymiej niezawodności. Chyba rozumie pan, co to dla nas oznacza?

- O rety - syknął Richman, przełykając ślinę.

- We własnym gronie nazywamy zakłady ptasią fermą-ciągnęła Casey. - Jest tak rozległa, że podczas pierwszej wizyty trudno sobie nawet wyobrazić jej skalę. - Wskazała następny samolot po prawej stronie, przy którym, w różnych częściach kadłuba, pracowało parę kilkusobowych brygad. Światła przenośnych lamp odbijały się od metalowych elementów. - Jak pan sądzi, ilu techników zajmuje się obecnie tą maszyną?

- No... raczej niewielu.

- Zaręczam, że mógłby pan w sumie naliczyć około dwustu osób. To znaczy tyle, żeby obsadzić całą linię montażową w fabryce samochodów. A w tej hali przeprowadza się tylko jeden etap montażu, gotowy samolot uzyskuje się po

przejsciu piętnastu etapów. Obecnie w tym jednym hangarze pracuje pięć tysięcy ludzi.

- Nie do wiary. - Richman pokręcił głową. - Wcale ich nie widać. Hala wygląda na opustoszałą.

- Niestety, to prawda. Montaż tych wielkich odrzutowców prowadzony jest z wykorzystaniem zaledwie sześćdziesięciu procent mocy produkcyjnych. W dodatku na tym etapie mamy trzy ptaszki białoogoniaste.

-- Co to znaczy?

- Budujemy je poza pulą zamówień. Staramy się utrzymywać produkcję na minimalnym poziomie, a i tak nie udaje nam się zgromadzić niezbędnej liczby zamówień. Zapotrzebowanie na samoloty w rejonie Pacyfiku stale rośnie, ale na tym rynku dominują Japończycy. Podobno ich maszyny są jeszcze wytrzymalsze od naszych. Jak pan widzi, konkurencja jest nadzwyczaj silna. Tędy proszę.

Szybko ruszyła na górę schodkami biegnącymi wzdłuż ściany. Richman poszedł za nią, bębniąc piętami po metalowych stopniach. Weszli na podest, z którego prowadziły następne schodki.

- Opowiadam o tym wszystkim - mówiła Singleton - żeby choć trochę wprowadzić pana w sprawy, o których będzie mowa na zebraniu. Wkładamy mnóstwo wysiłku w budowę samolotów i wszyscy pracownicy zakładów są niezwykle dumni z tego, co wytwarzają. Proszę się więc nie dziwić, że z wielką niechęcią przyjmujemy wieści o jakichkolwiek wypadkach.

Dotarli wreszcie na wąski metalowy chodnik biegnący pod dachem wzdłuż całej hali. Przed nimi ukazało się oSszerne, przeszklone pomieszczenie, jak gdyby zawieszzone ponad przestrzenią hangaru. Sięgając do klamki drzwi, Casey oznajmiła:

- A to jest nasza sala odpraw.

SALA ODPRAW

GODZINA 7.01

Singleton obrzuciła znajome wnętrze takim spojrzeniem, jakby patrzyła na nie oczyma Richmana: podłoga pokryta szarą syntetyczną wykładziną, duży okrągły stół o laminowanym blacie, krzeselka na ramach z metalowych rurek. Na wielkiej tablicy były rozpięte różne komunikaty, mapy, rysunki techniczne i schematy montażowe. Panoramiczne okno wychodziło na rozległą halę w dole.

Przy stole siedziało już pięciu mężczyzn w samych koszulach i krawatach, sekretarka trzymała notatnik. John Marder miał na sobie elegancki granatowy garnitur. Singleton zaskoczyła jego obecność, gdyż dyrektor sporadycznie brał udział w zebraniach IRT. Ten czterdziestoparoletni mężczyzna o śniadej cerze, z dużymi zakolami łysiny i gładko do tyłu zaczesanymi włosami, nieodmiennie kojarzył jej się z kobrą przyszykowaną do ataku.

- To mój nowy asystent, Bob Richman - przedstawiła gościa. Marder wstał od stołu.

- Witaj, Bob - rzekł, wyciągając rękę na powitanie i uśmiechając się szeroko, co było u niego rzadkością.

Casey przyszło na myśl, że dyrektor, mimo swego szczególnego wyczulenia na politykę personalną firmy, gotów był witać uniżenie każdego członka rodziny Nortonów, choćby nawet najdalszego pociotka. Ale równocześnie pomyślała, że być może ów chłopak jest kimś o wiele ważniejszym, niż jej się początkowo wydawało.

Marder przejął na siebie obowiązki przedstawienia Richmanowi wszystkich uczestników zebrania.

- Doug Doherty, odpowiedzialny za konstrukcje mechaniczne...

Wskazał potężnie zbudowanego czterdziestopięcioletka o bardzo zniszczonej cerze, odznaczającego się pokaźnym brzuszkiem i noszącego okulary o grubych szklach. Doherty sprawiał wrażenie skostniałego ponuraka, mówił grobowym, monotonnym głosem, zawsze był zdania, że wszystko idzie źle, a zapowiada się jeszcze gorzej. Dzisiaj miał na sobie koszulę w grubą kratę

i prążkowany krawat, jakby wybiegł z domu, zanim żona zdążyła go zobaczyć. Nie odezwał się nawet, tylko posepnie skinął Richmanowi głową.

- Nguyen Van Trung, odpowiedzialny za przyrządy pokładowe... Drobnym trzydziestoletni Trung był małomówny, zamknięty w sobie. Casey bardzo go lubiła, Wietnamczyk zaliczał się bowiem do najcięższej pracujących ludzi w zakładach. Współcześni specjaliści od awioniki musieli nie tylko się znać na elektronice, ale również na programowaniu komputerów pokładowych. Stąd też w fabryce Nortona byli przedstawicielami najmłodszej, najlepiej wykształconej generacji.

- Kenn Burne, odpowiedzialny za silniki...

Rudowłosy i piegowaty Kenny zawsze chodził z dumnie wypiętą piersią, jak gdyby gotów do zapaśniczej walki. Klął jak szwec, a z racji nadzwyczaj wybuchowego temperamentu znany był w zakładach jako „Szybki Burne”.

- Ron Smith, odpowiedzialny za elektrykę...

Ten był całkiem łysy, nerwowo przebierał palcami po długopisach wpiętych w kieszonkę koszuli.

Niezwykle ceniono go za fachowość, wielokrotnie można było odnieść wrażenie, iż wszelkie schematy połączeń elektrycznych w różnych, typach maszyn zna na pamięć. Był jednak straszliwie nieśmiały. Mieszkał z kaleką matką w Pasadenie.

- Mike Lee, który reprezentuje przewoźnika...

Zawsze elegancki pięćdziesięciolatek o krótko przystrzyżonych siwych włosach tego dnia był w błękitnej koszuli i ciemnoszarym krawacie. Służył jako pilot w lotnictwie, a po przejściu na emeryturę w stopniu pułkownika podjął się funkcji przedstawiciela linii lotniczych TransPacific w zakładach Nortona.

- Barbara Ross, sekretarka zespołu.

Czterdziestokilkuletnia kobieta, zdecydowanie nazbyt otyła, odnosiła się do Casey z jawną wrogością, toteż ta ją najczęściej ignorowała.

Marder wskazał im krzesła. Richman usiadł przy stole, Singleton zajęła miejsce obok niego.

-Po pierwsze - zaczął dyrektor - Casey jest obecnie łącznikiem pomiędzy działem kontroli jakości a IRT. Biorąc pod uwagę, jak świetnie sobie ostatnio poradziła z WPS rejsu DFW, obarczymy ją też rolą rzecznika prasowego zespołu. Jakies zastrzeżenia?

Richman, nie obeznany z żargonowymi skrótami, energicznie pokręcił głową. Marder musiał to zauważyć, gdyż obrócił się do niego i wyjaśnił:

- Singleton nie dała się zakrzyczeć dziennikarzom podczas konferencji prasowej po tym, jak w ubiegłym miesiącu nasz odrzutowiec kursujący na trasie DFW, czyli z Dallas do Fort Worth, uległ WPS, to znaczy wypadkowi podczas startu. Dlatego też chcę, żeby od tej pory rozmawiała z reporterami w podobnych sytuacjach. Wszystko jasne? No to zaczynajmy. Barbaro?

Sekretarka pospiesznie rozdała obecnym po kilka spiętych kartek maszynopisu.

- TransPacific, lot numer Pięćset Czterdzieści Pięć - ciągnął Marder. - N-22, numer seryjny dwieście siedemdziesiąt jeden. Wystartował z lotniska Kaitak w Hongkongu wczoraj o dwudziestej drugiej. Zarówno start, jak większa część rejsu, przeszły bez kłopotów. Wypadek zdarzył się około piątej nad ranem, kiedy to, według relacji pilota, samolot znalazł się w rejonie nadzwyczaj silnej turbulencji powietrza...

Wokół stołu rozległy się stłumione pomruki, inżynierowie kręcili głowami.

- Turbulencji? - spytał ktoś z niedowierzaniem.

- Nadzwyczaj silnej, co pociągnęło za sobą drastyczne zaburzenia płynności lotu.

- Rany boskie... - szepnął Bume.

- Samolot wylądował awaryjnie w Los Angeles, zorganizowano pomoc medyczną dla poszkodowanych. Według wstępnego raportu pięćdziesięciu sześciu pasażerów odniosło rany, są trzy ofiary śmiertelne.

- Fatalnie - zawyrokował posepnym głosem Doherty, mrugając energicznie. - To pewnie oznacza, że będziemy mieli na karku inspektorów z NTSB.

Casey pochyliła się ku Richmanowi i biorąc na siebie rolę tłumaczki, wyjaśniła szeptem:

- Krajowa Komisja Bezpieczeństwa Transportu Powietrznego zawsze podejmuje dochodzenie, ilekroć są ofiary śmiertelne wypadku.

- Tego możemy się chyba nie obawiać - odparł Marder. - Samolot należał do linii zagranicznych, a wypadek zdarzył się w przestrzeni międzynarodowej. Komisja ma pełne ręce roboty po katastrofie w Kolumbii, więc zapewne tym razem dadzą nam spokój.

- Turbulencja - powtórzył Kenny Burne, parsknąwszy pogardliwie. - Czy są na to jakieś dowody?

- Nie - odparł Marder. - W chwili wypadku samolot znajdował się na pułapie dwunastu tysięcy metrów. Żaden inny pilot lecący na podobnej wysokości w pobliskim obszarze nie meldował o kłopotach z pogodą.

- Nie mamy zdjęć z satelitów meteorologicznych? - spytała Casey.

- Są w drodze.

- A co o tym mówią pasażerowie? - ciągnęła Singleton. - Czy kapitan o czymkolwiek ich uprzedził? Czy polecono im zapiąć pasy?

- Chyba nikt jeszcze nie rozmawiał z pasażerami. Według naszego wstępnego rozpoznania nie było żadnego komunikatu.

Richman znów zrobił zdziwioną minę. Casey szybko otworzyła notatnik, napisała: „To znaczy, że nie było żadnych turbulencji” i przesunęła brulion w jego stronę.

- Czy możemy porozmawiać z kapitanem? - odezwał się Trung.

- Nie. Załoga wykorzystała najbliższy rejs powrotny i wróciła do kraju.

- No to bomba - warknął Burne, rzucając ołówek na stół. - Rewelacja! To jak ucieczka z miejsca wypadku!

- Chwileczkę, spokojnie - wtrącił pojednawczo Mikę Lee. - Jako reprezentant przewoźnika muszę zaznaczyć, że powinniśmy zakładać, iż kapitan i reszta załogi zachowywali się w pełni odpowiedzialnie. Nie ma podstaw do wysuwania jakichkolwiek oskarżeń. Nie może być też mowy o ucieczce, bo personel linii będzie musiał złożyć zeznania przed odpowiednią komisją we własnym kraju.

Casey dopisała w notatniku: „Załoga nieuchwytna”.

- Wiemy chociaż, kto pilotował samolot? - zapytał ostrym tonem Roń Smith.

- Owszem - odparł Lee, otwierając oprawiony w skórę notes. - Kapitan John Chang, czterdzieści pięć lat, mieszkaniec Hongkongu, sześć tysięcy godzin w powietrzu. Jest starszym kapitanem linii TransPacific, przechodził specjalne szkolenie na N-22. To bardzo dobry pilot.

- Na pewno? - mruknął Burne, pochylając się nad stołem. - Kiedy po raz ostatni zdawał egzamin?

- Trzy miesiące temu.

- Gdzie?

- Tu, u nas - odparł Lee. - Na symulatorze Nortona i pod okiem instruktorów Nortona.

Burne odchylił się z powrotem na krzesło, fukając pod nosem.

- Czy można wiedzieć, jakie zebrał oceny? - wtrąciła Casey.

- Wyróżniające. Jeśli chcecie, to sprawdźcie w raportach. Singleton zapisała: „Błąd pilota wykłuczony (?)”.

- Jak myślisz, czy będziemy mogli z nim porozmawiać, Mikę? - Marder zwrócił się do Lee. - Czy możemy zlecić taki poufny wywiad kierownikowi zespołu serwisowego z Kaitak?

- Nie wątpię, że załoga udzieli wszelkich możliwych wyjaśnień. Zwłaszcza wtedy, gdybyśmy wystosowali pytania na piśmie... Przypuszczam, że odpowiedź nadeszłaby w ciągu dziesięciu dni.

- Rozumiem - mruknął w zamyśleniu dyrektor. - To i tak strasznie długo...

- Dopóki nie poznamy szczegółowej relacji pilota, jesteśmy w ślepych zaułku - odezwał się Van Trung. - Wypadek nastąpił godzinę przed awaryjnym lądowaniem, a rejestrator w kabinie pilotów zachowuje tylko dwudziestopięć-minutowy zapis rozmów. Tak więc analiza zapisu magnetycznego na nic się nie przyda.

- To prawda, ale jest jeszcze FDR.

Casey napisała: „Rejestrator Wskazań Przyrządów Pokładowych”.

- Owszem, mamy FDR - przyznał Trung.

Skrzywił się jednak z niechęcią. Singleton doskonale знаła powód jego niezadowolenia. Rejestratory wskazań były bardzo mało wiarygodne. Tylko dziennikarze kreowali je na magiczne „czarne skrzynki”, pozwalające specjalistom rozszyfrować wszelkie szczegóły lotu. W gruncie rzeczy zdarzało się często, że w ogóle nie działały.

- Zrobię, co w mojej mocy - obiecał Mikę Lee.

- Co wiemy o tym samolocie? - zapytała Casey.

- Niemal zupełnie nowy - odparł Marder. - Trzy lata służby, cztery tysiące godzin w powietrzu, dziewięćset cykli.

Zapisała w notatniku: „Cykl = od startu do lądowania”.

- Wiadomo coś o wynikach ostatniego przeglądu? - wtrącił grobowym głosem Doherty. - Podejrzewani, że na jakiegokolwiek dane będziemy musieli czekać miesiącami.

- Ostatni przegląd generalny przechodził w marcu.

- Gdzie?

- W Los Angeles.

- Więc zapewne zrobiono go rzetelnie - powiedziała Singleton.

- Zgadza się - rzekł Marder. - Podsumujmy zatem pierwsze spostrzeżenia. Prawdopodobnie możemy wykluczyć czynniki atmosferyczne, błąd załogi oraz stan techniczny maszyny. Zostaje nam własne podwórko. Trzeba będzie dokładnie przeanalizować procedurę szukania przyczyn wypadku. Spróbujmy jednak wstępnie zawęzić obszar poszukiwań. Czy mogła w samolocie wystąpić jakaś awaria, której efektem byłoby takie zachowanie maszyny, jakby się znalazła w obszarze silnych turbulencji? W układach mechanicznych?

- Tak, jasne - odparł smętnie Doherty. - Podobny skutek wywołałoby nagłe opadnięcie slotów. Będziemy musieli sprawdzić całą hydraulikę sterowania płatem usterzenia.

- W awionice?

Trung energicznie sporządzał notatki.

- Nurtuje mnie, dlaczego autopilot w sytuacji kryzysowej nie przejął sterowania maszyną. Będę mógł powiedzieć coś więcej po przeanalizowaniu zapisów FDR.

-W elektryce?

-Nagle opadnięcie slotów mogłoby wywołać przerwa w obwodach odprowadzania ładunków statycznych. - Roń Smith pokręcił głową.-Ale to czysto teoretyczna ewentualność...

- Silniki?

-Owszem, silniki także mogłyby spowodować coś podobnego-mruknął Bume, przeciągając dłonią po rudych włosach - gdyby w trakcie lotu uruchomione zostały odwracacze ciągu. W takim wypadku samolot zwałiłby się nosem do ziemi albo nawet przekoziółkował. Gdyby to jednak nastąpiło, musiałyby pozostać ewidentne ślady awarii. Trzeba będzie dokładnie obejrzeć tuleje.

Casey spojrzała na swoje notatki:

Mechanika - opadnięcie slotów.

Hydraulika - opadnięcie slotów.

Awionika - autopilot.

Elektryka - obwody antystatyczne.

Silniki - odwracacze ciągu.

W gruncie rzeczy należało sprawdzić każdy system maszyny.

- Tak więc czeka was mnóstwo roboty - rzekł Marder, wstając z krzesła. Począł szybko zbierać swoje papiery. - Nie będę was dłużej zatrzymywał.

- Spokojnie, John. Na pewno się z tym uporamy w ciągu miesiąca - rzucił Burne. - Nie masz się czym martwić.

- A jednak - odparł dyrektor. - Tym razem nie mogę wam dać miesiąca. Chcę mieć odpowiedź za tydzień.

Wokół stołu rozległy się głośnie protesty.

- Za tydzień?!

- Na Boga, John!

- Zlituj się! Do tej pory zawsze dostawaliśmy miesiąc na ustalenie przyczyn.

- Nie mamy czasu - oznajmił Marder. - W ubiegły czwartek nasz prezes, Hal Edgerton, otrzymał zaproszenie od rządu chińskiego z zapowiedzią chęci kupna pięćdziesięciu N-22 w pierwszym etapie i ewentualnie trzydziestu w drugim. Pierwsza partia miałaby zostać dostarczona za półtora roku.

W sali zapadła martwa cisza.

Wszyscy spoglądali na siebie ze zdziwieniem. Plotki o olbrzymim kontrakcie z Chinami krążyły już od dawna, w paru artykułach prasowych dziennikarze określali tę transakcję jako „nieuniknioną”, ale w zakładach nikt nie dawał temu wiary.

- To prawda - podkreślił Marder. - I chyba nie muszę wam mówić, co to oznacza. Mamy realną perspektywę uzyskać zamówienie o wartości ośmiu miliardów dolarów ze strony najszybciej rozwijającego się ostatnio przewoźnika lotniczego na świecie. Przez najbliższe cztery lata moglibyśmy produkować z pełną mocą, przez co firma weszłaby w dwudziesty pierwszy wiek z bardzo solidną pozycją na rynku finansowym. W dodatku zyskalibyśmy fundusze nie tylko na udoskonalenia N-22, lecz również na rozpoczęcie projektów nowszego modelu. Obaj z Halem jesteście tego samego zdania: kontrakt z Chinami to dla zakładów sprawa życia i śmierci. - Marder wrzucił papiery do aktówki i zatrzęsął wieko. - Lecę do Pekinu w niedzielę, gdzie razem z Halem powinniśmy podpisać list intencyjny z chińskim Ministerstwem Transportu. Nie wątpię, że nowi kontrahenci będą chcieli wiedzieć, co się przydarzyło w trakcie lotu Pięćset Czterdzieści Pięć. I jeśli nie zdołam udzielić szczegółowych wyjaśnień, strona chińska może się wycofać i podpisać umowę z Airbusem. A gdybym ja znalazł się w kłopotliwej sytuacji, to będzie to oznaczało kłopoty dla całych zakładów i niewykluczone, że wszyscy zostaniemy bez pracy. Można zatem powiedzieć, że przyszłość Nortona zależy od waszego dochodzenia. Toteż nie chcę słyszeć żadnych wykrętów, muszę w ciągu tygodnia poznać konkretną odpowiedź. Spotkamy się jutro.

To rzekłszy, obrócił się na pięcie i wyszedł z sali.

SALA ODPRAW

GODZINA 7.27

- Nadęty dupek - mruknął Burne. - Miał nadzieję, że w ten sposób zmotywuje nas do pracy?

Pieprzę go.

Trung wzruszył ramionami.

- Zawsze tak traktuje ludzi.

- Co o tym myślicie? - zagadnął Smith. - Moim zdaniem podpisanie listu intencyjnego byłoby wspaniałą nowiną. Nie wiecie, czy Edgarton naprawdę dostał ostatnio jakieś pismo z Chin?

- Chyba tak - zauważył Trung. - Odnoszę wrażenie, że od paru dni w administracji wszyscy się miotają jak w ukropie. Wiem na pewno, że wysłała się do Atlanty nowe komplety narzędzi do montażu skrzydeł. Wygląda więc na to, że Marder mówił prawdę.

- I co z tego? - warknął Burne. - Na razie i tak wszystko jest palcem na wodzie pisane.

- Dlaczego tak uważasz?

- Jeśli nawet Edgarton dostał zaproszenie do Pekinu, to przecież kroi się ośmiomiliardowe zamówienie od wielkiego goryla. Z pewnością Boeing, Douglas i Airbus miałyby na nie chrapkę, a Chińczycy mogą w ostatniej chwili zmienić zdanie. Często tak postępują, rzekłbym, że niemal zawsze. Dlatego Edgarton sra po nogach, boi się, że zaprzepaści taką okazję i będzie musiał się tłumaczyć przed radą nadzorczą, że nie potrafił dopiąć kontraktu. Co więc robi? Zwała wszystko na Mardera. A z jego metodami mogliście się przed chwilą zapoznać.

- Zawsze łatwiej zwalić winę na kogoś innego - zauważył Trung.

- Zgadza się. Ten wypadek TransPacific stawia ich w komfortowej sytuacji. Jeśli podpiszą papiery w Pekinie, zostaną okrzyknięci bohaterami, a jeśli im się nie uda...

- To dlatego, że my zawaliliśmy sprawę - dokończył za niego Wietnamczyk.

- Dokładnie tak. To przez nas nie dojdzie do skutku transakcja stulecia.

- Tak czy inaczej, lepiej obejrzyjmy sobie ten samolot - rzekł Trung, podnosząc się z krzesła.

BUDYNEK ADMINISTRACYJNY

GODZINA 9.12

Harold Edgerton, nowo mianowany prezes Norton Aircraft, był w swoim gabinecie na ósmym piętrze i spoglądał przez okno na rozciągające się w dole zakłady, kiedy do pokoju wszedł John Marder. Edgerton był potężnie zbudowanym mężczyzną o zapaśniczej sylwetce piłkarza; uśmiechał się wyjątkowo rzadko, a w jego spojrzeniu niemal zawsze kryła się podejrzliwość. Poprzednio pracował w fabryce Boeinga, ale trzy miesiące wcześniej został ściągnięty do Norton-a z zadaniem poprawy wyników ekonomicznych firmy.

Odwrócił się i popatrzył na Mardera spod nachmurzonych brwi.

- Rozpętało się istne piekło - rzekł. - Ile jest ofiar śmiertelnych?

- Trzy.

- Jezu... - Prezes pokręcił głową. - Że też nie mogło się to wydarzyć kiedy indziej. Powiedziałeś członkom zespołu dochodzeniowego o naszym wyjeździe do Pekinu? Wiedzą, że muszą się pospieszyć?

- Tak, powiedziałem.

- I na pewno uzyskasz jakieś wyjaśnienie w ciągu tego tygodnia?

- Osobiście będę nadzorował pracę zespołu, dopilnuję wszystkiego - obiecał Marder.

- A co z dziennikarzami? Wolałbym nie zostawiać tej sprawy w gestii naszego rzecznika. Benson to pijak, cieszy się złą opinią. Nie można też dopuścić, aby reporterzy zaczepiali inżynierów i techników. Na Boga, przecież wielu z nich bardzo słabo zna angielski...

- Tym także się zajmę, Hal.

- Ty? Nie mogę pozwolić, żebyś jeszcze zawracał sobie głowę dziennikarzami. Masz mnóstwo ważniejszych spraw.

- Tak, rozumiem - odparł spokojnie Marder. - Wyzaczyłem już Casey Singleton do roli rzecznika prasowego.

- Singleton? Tę z kontroli jakości? - upewnił się Edgerton. - Przeglądałem kasetę, którą mi dałeś, z zapisem konferencji prasowej po tym zamieszaniu w Dallas. Przyznaję, że robi wrażenie uroczej, lecz w wielu sprawach wypowiadała się nazbyt bezpośrednio.

- W tym wypadku jej otwartość będzie nam bardzo na rękę. To typowa Amerykanka, konkretna i rzeczowa. W dodatku mocno stoi obiema nogami na ziemi, Hal.

- Mam nadzieję, bo jeśli rozejdą się jakieś bzdurne plotki, to może być z tego nieliczne przedstawienie.

- Da sobie radę - podkreślił Marder.

- Nie chcę, żeby cokolwiek zaciążyło na rozmowach z Chińczykami.

- Nikt tego nie chce.

Edgerton zamyślił się na chwilę, patrząc bez przerwy na Mardera, po czym rzekł:

- W tej sprawie wszystko musi być jasne. Pamiętaj, że jeśli z kontraktu wyjdą nicy, nie będę dbał

o żadne powinowactwa rodzinne. Mnóstwo ludzi straci pracę, nie tylko ja. I możesz być pewien, że pospadają niektóre głowy.

- Tak, rozumiem - skwitował Marder.

- Skoro ty wybrałeś tę kobietę, ty za nią odpowiadasz, i to przed całą radą. Jeśli ona cokolwiek sknoci albo zespół IRT zawali dochodzenie, ty oberwiesz za to po tyłku.

- Wszystko będzie załatwione, nie ma powodów do zmartwień.

- I lepiej, żeby ich nie było - mruknął Edgerton i odwrócił się z powrotem do okna.

Marder wyszedł bez pożegnania.

LOS ANGELES, HANGAR NUMER 21

GODZINA 9.48

Granatowa furgonetka przecięła pas startowy i skręciła w alejkę biegnącą wzdłuż szeregu hangarów serwisowych na lotnisku w Los Angeles. Przez otwarte wrota najbliższego z nich wystawał ogon samolotu z jaskrawożółtym, połyskującym w słońcu emblematem linii lotniczych TransPacific.

Ten widok natychmiast ożywił atmosferę w samochodzie, wszyscy zaczęli mówić z podnieceniem. Kierowca wjechał do środka i zatrzymał furgonetkę w cieniu olbrzymiego skrzydła, członkowie zespołu IRT pospiesznie wysiedli. Technicy z miejscowego serwisu Nortona już się krzątali wokół maszyny. Kilku, w uprzężach zabezpieczających, posuwało się na czworakach po skrzydle.

- Do roboty! - zakrzyknął Burne, ruszając w stronę długiej opartej o skrzydło drabiny; zabrzmiało to jak okrzyk bojowy.

Reszta ochoczo poszła za nim. Tylko Doherty się ociągał, kilkakrotnie głęboko zaczerpnął powietrza, nim zaczął się wspinać. Casey pociągnęła Richmana w drugą stronę.

- Dlaczego oni wszyscy zaczynają od prawego skrzydła? - zapytał ciekawie.

- Bo skrzydło to najważniejsza część samolotu, a zarazem najbardziej złożony mechanizm. Najpierw chcą obejrzeć jego układy, dopiero później będą kontrolować resztę maszyny. Tędy.

- Dokąd idziemy?

- Do środka.

Singleton poprowadziła w stronę dziobu i zaczęła wchodzić po schodkach wiodących ku przednim drzwiom. Już z daleka doleciał ich mdlący, intensywny odór wymiocin.

- Rety - syknął Richman idący tuż za nią. Casey śmiało zanurkowała w otwarte wejście.

Singleton odwróciła się i stanęła w przejściu. Sprzątaczką trzymała w ręku granatową czapkę pilota, na której został krwawy odcisk czyjegoś buta.

- Gdzie pani ją znalazła? - spytała, wyciągając rękę po czapkę.

- A tutaj, w kącie kuchenki - odparła tamta, wskazując w bok. - Trochę daleko od kabiny pilotów, no nie?

- Owszem.

Obróciła ją w dłoniach i popatrzyła na żółty emblemat linii TransPacific ozdobiony srebrzystymi skrzydłami. Poniżej była wyhaftowana biała belka, a zatem czapka należała prawdopodobnie do kapitana załogi rezerwowej, o ile na pokładzie znajdował się ktokolwiek z personelu rezerwowego. Trzeba było to sprawdzić.

- To straszne, co tu się stało. Naprawdę straszne - mruknęła sprzątaczką.

Z daleka dobiegł monotony basowy monolog i po chwili w przejściu pojawił się Doug Doherty, specjalista od konstrukcji nośnych, zmierzający energicznym krokiem w stronę przedziału ogonowego.

- Co oni zrobili z tą piękną maszyną?! -jęknął, ujrzawszy Singleton. - Chyba już wiesz, co tu się

musiało działać? To nie była żadna turbulencja! Przeżyli autentyczne łopotanie!

Tym mianem w gwarze lotniczej określano całą serię gwałtownych ślizgów i wznoszeń, przez co samolot podskakiwał niczym spławik na wysokiej fali.

- Niewykluczone - odparła.

- Jestem tego pewien! - huknął Doherty. -- Nic innego nie dokonałoby takich zniszczeń. Stracili panowanie nad sterami! Aż trudno w to uwierzyć...

- Panie Doherty! - zawołał któryś z techników. Inżynier wsunął głowę do przedziału.

- Tego jeszcze brakowało! - jęknął. - Tylko mi nie mówcie, że noga trupa została zaklinowana pod osłoną!

- Niestety...

- Jakby nie dość było... - jęknął. - I to właśnie tutaj, nad przedziałem ogonowym, gdzie zbiegają się wszystkie najważniejsze kable... Zaraz, niech popatrzę. Stopa mu uwięzła?

- Tak.

Doherty wyszarpnął latarkę z ręki sanitariusza i poświecił wzdłuż nogi zabitego, którego tamci tymczasem zdołali podwiesić w prowizorycznej uprzęży.

-Możecie go trochę odchylić? Tak, dobrze... Czy ktoś ma scyzoryk? Pewnie ich nie używacie, więc...

Zamilkł, gdyż sanitariusz podał mu nożyczki chirurgiczne. Doherty zaczął szybko rozcinać izolację termiczną, płaty srebrzystego tworzywa posypały się na podłogę. Wreszcie oddał nożyczki i zajrzał w głąb wyrwy.

- W porządku. Linia przesyłowa „A pięćdziesiąt dziewięć” jest nie uszkodzona... „A czterdzieści siedem” również... Gdzie go tam wbiło? Przewody hydrauliczne w całości, wiązki transmisyjne przyrządów także... Dobra, tak czy inaczej więcej szkody maszynie już nie wyrządzi.

Sanitariusz, który obejmował ramieniem podwieszzone zwłoki, patrzył na inżyniera rozszerzonymi oczami. Technik zapytał:

- Czy możemy dalej rozciąć izolację i go stamtąd wyciągnąć? Doherty wciąż zaglądał w głąb dziury.

- Co? Ach, tak. Tnijcie.

Odsunął się o krok. Technicy sięgnęli po wielkie cęgi, młotkiem wybili drugą dziurę w osłonie, tam gdzie stykała się z plastikową ścianką schowka na bagaż, po czym cęgami zaczęli ją odginać, aż pękła z głośnym trzaskiem.

Doherty odwrócił się do Singleton.

- Nie mogę na to patrzeć - mruknął. - Serce mi się kroi na widok tego, co zostało z samolotu.

Ruszył z powrotem w kierunku dziobu. Sanitariusze odprowadzili go zdumionymi spojrzeniami.

Wrócił Richman, wyglądał na zakłopotanego. Wskazując okienko, zapytał:

- Co oni tam robią na skrzydle?

Casey pochyliła się i wyjrzała na zewnątrz.

- Sprawdzają sloty - odparła. - Płaty usterzenia krawędzi natarcia skrzydła.

- Do czego służą te sloty?

No tak, zapomniałam, że trzeba cię wprowadzać w problematykę od zera, pomyślała.

- Wie pan cokolwiek na temat aerodynamiki? Zupełnie nic? Otóż samolot utrzymuje się w powietrzu dzięki specyficznemu ukształtowaniu skrzydła...

W najprostszych słowach zaczęła szybko wyjaśniać, że skrzydło, choć może wygląda trywialnie,

jest w rzeczywistości najbardziej złożoną mechanicznie częścią samolotu i jego montaż pochłania najwięcej czasu. W porównaniu z nim struktura kadłuba jest dziecinnie prosta: to jakby ciąg beczek połączonych ze sobą. A statecznik ogonowy to zwykła pionowa łopata zaopatrzona w ruchomy płat sterowania. Skrzydło natomiast to prawdziwe dzieło sztuki. Przy długości prawie osiemdziesięciu metrów musi się odznaczać wytrzymałością zdolną do utrzymania w powietrzu masy samolotu, a zarazem jego profil jest tworzony z największą możliwą precyzją, odchylenia nie mogą przekraczać dziesiątych części milimetra.

- Kształt skrzydła ma zasadnicze znaczenie. Proszę zwrócić uwagę, że jest ono płaskie od spodu, natomiast aerodynamicznie wypukłe od góry. Ma to na celu uzyskanie podczas lotu większej prędkości przepływu powietrza ponad nim, niż pod spodem, gdyż zgodnie z prawem Bernoulliego...

- Proszę nie zapominać, że studiowałem prawo - rzekł nieśmiało Richman.

- Prawo Bernoulliego mówi, że im szybciej przemieszcza się strumień gazu, tym niższe panuje w nim ciśnienie. Dlatego podczas ruchu ciśnienie

powietrza omywającego górną powierzchnię skrzydła jest mniejsze od ciśnienia atmosferycznego. Zatem powietrze, które przepływa szybciej górą niż dołem, niejako tworzy próżnię zasysającą skrzydło ku górze. Stąd też skrzydło musi mieć tak wytrzymałą konstrukcję, aby mogło unieść ze sobą całą maszynę. Dzięki temu samoloty utrzymują się w powietrzu.

- Rozumiem...

- Idźmy dalej. Wielkość siły wznoszenia zależy od dwóch czynników: szybkości, z jaką skrzydło rozcina powietrze, oraz stopnia krzywizny jego powierzchni. Im silniej wypukła będzie górna część skrzydła, tym większą uzyskamy siłę wznoszenia.

- Jasne.

- Kiedy samolot leci z prędkością podróżną, powiedzmy około tysiąca kilometrów na godzinę, niepotrzebna jest duża siła i do utrzymania go w powietrzu wystarczyłoby niemal całkiem płaskie skrzydło. Ale przy mniejszych prędkościach, podczas startu i lądowania, trzeba powiększyć stopień krzywizny, aby uzyskać większą siłę wznoszenia. Do tego właśnie służą ruchome części skrzydła, klapy z tyłu oraz sloty z przodu, na krawędzi natarcia.

- Zatem sloty pełnią tę samą rolę co klapy, tylko są umieszczone z przodu?

- Zgadza się.

- Nigdy wcześniej nie zwróciłem na to uwagi - mruknął Richman, wyglądając przez okienko.

- W mniejszych samolotach w ogóle ich nie ma - wyjaśniła Casey. - Ale ta maszyna z pełnym obciążeniem waży niemal dwieście pięćdziesiąt ton. Do utrzymania jej w powietrzu niezbędne są sloty w krawędzi natarcia skrzydeł.

Właśnie w tej chwili pierwszy ze slotów wysunął się do przodu i powoli opadł ku ziemi. Inżynierowie, z rękoma wbitymi w kieszenie, uważnie obserwowali jego ruch.

- Dlaczego sloty są aż tak ważne w tym dochodzeniu? - zapytał Richman.

- Ponieważ ich nagłe, nieoczekiwane opadnięcie w czasie lotu wywołałoby taki sam efekt, jak silna turbulencja powietrza. Proszę pamiętać, że przy prędkości podróżnej górna powierzchnia skrzydeł powinna być niemal całkiem płaska. Po wypuszczeniu slotów samolot mógłby utracić sterowność.

- Z jakiego powodu sloty mogłyby nagle opaść?

- Zwykle przyczyną jest błąd pilota - odparła Singleton.

- Ale w tym wypadku za sterami siedział prawdopodobnie bardzo doświadczony kapitan.

- Owszem, choć i tacy popełniają błędy.

- Czy mogła być jakaś inna przyczyna? Casey zamyśliła się na chwilę.

- Jest coś, co lotnicy nazywają samorzutnym opadnięciem slotów. Podobno mogą się one wysunąć same z siebie, bez żadnego ostrzeżenia.

- Czy to się już kiedyś zdarzyło? - Richman zmarszczył brwi.

- Krążą takie pogłoski, ale brak dowodów. Jesteśmy przekonani, że w naszym samolocie jest to niemożliwe.

Casey nie chciała się wdawać w szczegóły w rozmowie z nowym asystentem, w każdym razie nie teraz.

- Jeśli uważacie, że jest to niemożliwe, to po co robić aż tak dokładne sprawdzanie?

- Już mówiłam, że nie da się tego wykluczyć, a naszym zadaniem jest sprawdzić wszystko.

Możliwe, że w tej maszynie nastąpiła jakaś awaria: przebicie w wiązkach kabli prowadzących do czujników, zwarcie w liniach sterujących pracą siłowników hydraulicznych, zepsuł się jakiś czujnik zbliżeniowy czy zakradł się błąd do programu komputerowego sterującego awioniką. Musimy wszystko dokładnie skontrolować, żeby znaleźć przyczynę wypadku. Na razie jednak nie wiemy nawet, gdzie i czego szukać.

Czterej mężczyźni zasiedli w kabinie pilotów i skupili się nad przyrządami pokładowymi. Van Trung, odpowiedzialny za całą awionikę, zajął miejsce w fotelu kapitana; Kenny Burne wcielił się w rolę drugiego pilota. Trung zaczął systematycznie sprawdzać funkcjonowanie wszystkich elementów usterzenia: klap, slotów, sterów pionowych i poziomych. W każdym teście kontrolowano uważnie wszelkie wskazania instrumentów.

Casey i Richman stanęli w wejściu do kabiny.

- Znalazłeś już coś, Van? - spytała Singleton.

- Nie.

- Tracimy czas na pierdoły - warknął Burne. - W tym ptaszku wszystko działa bez zastrzeżeń. Nie było żadnej awarii.

- W takim razie może faktycznie wpadli w rejon silnych turbulencji - nieśmiało podsunął Richman.

- Raczej sami doznali turbulencji tyłków! - Burne wychylił się z fotela. - Kto jest taki mądry? Ty, dzieciaku?

- Tak - przyznał Richman.

- Lepiej naprostuj mu coś niecoś w głowie, Casey - burknął, zerkając złowieszczo przez ramię.

- Turbulencja to powszechnie stosowana wymówka, po którą sięga się zawsze, ilekroć coś jest nie w porządku - wyjaśniła posłusznie Singleton. - Oczywiście, turbulencje powietrza występują i dawniej piloci mieli z ich powodów spore kłopoty. Lecz obecnie trudno sobie wyobrazić, by pilot wprowadził maszynę w strefę tak silnych zaburzeń, aby pasażerowie odnieśli rany.

- Dlaczego?

- Ze względu na radary, chłopcze - parsknął Burne. - Wszystkie samoloty pasażerskie wyposaża się w radary meteorologiczne i pilot ma wystarczająco dobry przegląd warunków w powietrzu, żeby zawczasu uniknąć wszelkich turbulencji. Ponadto załogi samolotów pozostają ze sobą w kontakcie. Jeśli któryś pilot trafi niespodziewanie na złe warunki, powinien ostrzec wszystkie maszyny znajdujące się na zbliżonym pułapie w promieniu trzystu kilometrów. To również pozwala zmienić kurs i ominąć łukiem nieprzychylny rejon. Krótko mówiąc, czasy heroicznych zmagania pilotów z

turbulencjami można uznać za dawno minione.

Richman poczuł się chyba urażony ostrym tonem Bume'a, gdyż odparł zaczepnie:

- Wcale nie jestem tego pewien. Wiele razy w czasie podróży samolotem zdarzało mi się odczuwać silne wstrząsy...

- I co? Były ofiary śmiertelne wśród pasażerów?!

- No, nie...

- A widziałeś, jak siła bezwładności wyrывa ludzi z foteli?

- Nie...

- Ktokolwiek odniósł poważniejsze rany?

- Nie, skądże.

- Więc sam widzisz.

- Ale na pewno nie można wykluczyć...

-, „Nie można wykluczyć”, co?! - rzucił Bume, przedrzeźniając tamtego. - Zapominasz, że to nie sąd, gdzie coś można wykluczyć, a czegoś nie. - Nie o to mi chodziło...

- Jesteś prawnikiem, zgadza się?

- Tak, jestem, ale...

- Więc powiedzmy to sobie od razu, prosto w oczy. Nasza praca nie ma nic wspólnego z prawem, bo prawo to tylko stos bzdurnych ustaleń. Jesteśmy w samolocie! A samolot to m a s z y n a! Tutaj albo coś działa, albo nie działa; albo coś się dzieje, albo nie. To nie jest kwestia niczyjej oceny! Więc może lepiej zamknąłbyś jadaczkę i dał nam w spokoju pracować.

Richman skrzywił się z niesmakiem, ale puścił zaczepkę mimo uszu.

- W porządku - rzekł spokojnie. - Skoro to nie była turbulencja, to przecież powinny istnieć jakieś dowody...

- No właśnie! - podjął Bume. - Napis ostrzegawczy o konieczności zapięcia pasów! Jeśli pilot wchodzi w obszar zaburzeń atmosferycznych, powinien nie tylko zapalić ten napis, lecz także podać komunikat przez głośniki. Wszyscy by się przypięli pasami albo nawet wsadzili głowy między kolana i nikt by nie ucierpiał. Ten facet nawet nie ostrzegł pasażerów.

- Może napis się nie świeci.

- Spójrz w górę.

Bume wcisnął przełącznik i nad przejściem zajaśniał napis ostrzegawczy.

- To może głośniki...

- Raz, dwa, trzy - zadudnił elektronicznie wzmocniony głos inżyniera. - Ktoś tu ma wątpliwości, czy działa nagłośnienie!

W wejściu do samolotu stanął Dan Greene, znany wszystkim puciołowaty inspektor nadzoru technicznego FSDO. Dyszał ciężko po wbiegnięciu na metalowe schodki.

- Cześć wszystkim! Mam dla was zgodę na zabranie maszyny do Burbank. Podejrzewam, że będziecie chcieli się nią przelecieć do zakładów.

- Jasne, nie inaczej - odparła Casey.

- Się masz, Dan! - zawołał Kenny Burne. - Dzięki za to, że zatrzymałeś załogę w Los Angeles.

- Odchrzań się - mruknął Greene. - Mój kolega był przy bramce już minutę po wylądowaniu samolotu, a i tak nie zobaczył na oczy nikogo z załogi. - Zwrócił się do Singleton: - Wyciągnęli już tego sztywniaka?

- Jeszcze nie. Ostro się zaklinował.

-Czekamy, żeby go dołączyć do reszty zabitych. Wszyscy poważnie ranni zostali już odwiezieni do szpitali w Westside. Tu macie listę poszkodowanych. - Wręczył Casey pojedynczą kartkę maszynopisu. - Jeszcze tylko parę osób jest na izbie przyjęć w Centinela.

- Ile? - zainteresowała się Singleton.
- Sześcioro czy siedmioro, wliczając w to dwie stewardesy.
- Czy mogłabym z nimi porozmawiać? - zapytała szybko.
- Nie widzę żadnych przeszkód.
- Van? Ile ci jeszcze zajmie sprawdzenie? - spytała Trunga.
- Co najmniej godzinę.
- W porządku. Wezmę samochód.
- I lepiej zabierz ze sobą tę egzotyczną papugę - dodał Burne.

LOTNISKO LOS ANGELES

GODZINA 10.42

Richman wszedł do furgonetki i głośno odetchnął z ulgą.

- Jezu! - mruknął. - Oni wszystkich traktują tak samo przyjaźnie? Casey wzruszyła ramionami.

- To inżynierowie - odparła, myśląc zarazem: A ty czego się spodziewałeś? Czyżbyś nie miał z takimi do czynienia w General Motors? - Pod względem emocjonalnym są na poziomie trzynastoletnich chłopców, którzy jeszcze nie przestali się pasjonować zabawkami z powodu odkrycia istnienia dziewcząt. Po prostu zatrzymali się na tym etapie rozwoju. Dlatego są nieprzyjemni i opryskliwi, źle się ubierają, lecz odznaczają się bardzo wysoką inteligencją i wybitnymi zdolnościami. Właśnie dlatego najczęściej zachowują się arogancko. Nie chcą dopuścić innych do swoich zabawek.

- Szczególnie prawników...

- To nie ma znaczenia. Są jak mistrzowie szachów, którym szkoda tracić czasu na rozgrywki z amatorami. A teraz w dodatku znajdują się pod silną presją.

- Pani nie jest inżynierem?

- Ja? Skądże. Poza tym jestem kobietą, no i pracuję w kontroli jakości. To już trzy powody, dla których w ogóle się ze mną nie liczą. Teraz, gdy Marder w dodatku wyznaczył mnie na rzecznika prasowego, doszedł jeszcze czwarty powód. Bo inżynierowie nie cierpią dziennikarzy.

- Sądzi pani, że prasa się tym zainteresuje?

- Chyba nie - odparła Singleton. - To samolot zagranicznych linii lotniczych, zabici nie byli Amerykanami i wypadek zdarzył się w międzynarodowej przestrzeni powietrznej. Poza tym reporterzy nie zdążyli nakręcić ciekawego materiału. Stąd też nie powinno być specjalnego zainteresowania.

- Niemniej był to dość poważny wypadek...

- To żadne kryterium. W ubiegłym roku zdarzyło się dwadzieścia pięć katastrof, w których doszło do poważniejszych uszkodzeń bądź całkowitego zniszczenia samolotów. Dwadzieścia trzy wydarzyły się poza granicami Stanów Zjednoczonych. Ile z nich może pan sobie przypomnieć? Richman zmarszczył czoło.

- Tragedię w Abu Dżabi, kiedy zginęło pięćdziesiąt sześć osób? - ciągnęła Casey. - A może katastrofę w Indonezji, gdzie było dwieście ofiar śmiertelnych? Czy też wypadek w Bogocie, w którym śmierć poniosło stu pięćdziesięciu trzech ludzi? Pamięta pan którąś z nich?

- Nie - odparł. - Ale zdaje się, że była jakaś katastrofa w Atlancie.

- Owszem, rozbił się DC-9. Ile osób wówczas zginęło? Ani jedna. Ilu było rannych? Ani jednego. Więc dlaczego pan o niej pamięta? Ponieważ w telewizji o dwudziestej trzeciej przedstawiono obszerny reportaż.

Skęcili w drogę dojazdową, minęli strzeżoną bramę lotniska i wyjechali na ulicę. Singleton poprowadziła bulwarem Sepulveda w kierunku charakterystycznego niebieskiego budynku o zaokrąglonych kształtach, gdzie mieścił się szpital Centinela.

- W każdym razie obecnie mamy ważniejsze sprawy na głowie - podsumowała.

Wręczyła Richmanowi dyktafon, przypięła mu mikrofon do klapy marynarki i objaśniła szczegółowo, jak ma postępować.

SZPITAL CENTINELA

GODZINA 12.06

- Chce pani wiedzieć, co się stało? - zapytał poirytowany brodaty mężczyzna.

Nazywał się Bennett, miał czterdzieści lat i był hurtownikiem ubrań dzinsowych marki „Guess”.

Wracał z fabryki swego kontrahenta w Hongkongu, którą odwiedzał cztery razy do roku i zawsze podróżował liniami TransPacific. Siedział w łóżku, w obszernej sali ogólnej szpitala, oddzielony od reszty pacjentów białym parawanem. Głowę i prawe ramię miał zabandażowane.

- Ten samolot o mało co się nie rozbił! To się stało!

- Rozumiem - odparła spokojnie Casey. - Zastanawiałam się, czy...

- A kim pani jest, do cholery? - warknął Bennett.

Singleton podała mu swoją wizytówkę i po raz drugi wymieniła nazwisko.

- Z zakładów Norton Aircraft? A co pani ma wspólnego z tą katastrofą?

- Samolot został zbudowany w naszych zakładach, panie Bennett.

- Ten dziadowski wrak?! To niech się pani ode mnie odpieprzy. - Cisnął wizytówką w stronę gości. - Wynoście się stąd! Oboje!

- Panie Bennett...

- Powiedziałem: wynocha! I to już!

Po wyjściu zza parawanu Casey popatrzyła smętnie na Richmana i szepnęła:

- Bywa i tak.

Ruszyła do następnego pacjenta, ale zaraz przystanęła. Zza parawanu dolatywała szybka, cicha wymiana zdań po chińsku. Rozmawiała kobieta z mężczyzną.

Casey okrążyła to łóżko i zbliżyła się do następnego. Ostrożnie zajrzała za parawan. Leżąca tu Chinka w grubym usztywniającym kołnierzu na szyi spała,

lekko posapując. Pochylona nad nią pielęgniarka uniosła głowę i przytknęła palec do warg.

Singleton poszła dalej.

Trafiła w końcu na jedną ze stewardes, dwudziestoosmioletnią Azjatkę, niejaką Kay Liang. Kobieta miała dużą, czerwoną i obrzmiałą szramę biegnącą ukosem od skroni do obojczyka. Siedziała na krześle przy łóżku i przeglądała pochodzący sprzed pół roku numer „Vogue”. Wyjaśniła pospiesznie, że została w szpitalu, żeby dotrzymać towarzystwa koleżance, Sha-Yan Hao, która spała po sąsiedzku.

- To moja kuzynka - powiedziała stewardesa dość płynną angielszczyzną, z wyraźnym akcentem brytyjskim. - Obawiam się, że mocno ucierpiała. Lekarz nie zgodził się na to, aby położyć nas obie w dwuosobowej sali.

Kiedy Singleton się przedstawiła, Kay Liang popatrzyła na nią ze zdumieniem.

- Pani też reprezentuje producenta? - spytała. - Był tu niedawno mężczyzna,..
- Jaki mężczyzna?

- Chińczyk. Wszedł zaledwie parę minut temu.

- Nie mam pojęcia, kto to mógł być-mruknęła Casey, marszcząc brwi. - Chcieliśmy zadać pani kilka pytań.

- Słucham.

Stewardesa odłożyła pismo, rozsiadła się wygodniej i skrzyżowała ręce na piersi.

- Jak długo pracuje pani w liniach TransPacific?

- Trzy lata. Wcześniej przez trzy lata pracowałam w Cathay Pacific. Zawsze latam na trasach międzynarodowych, gdyż oprócz chińskiego znam dobrze angielski i francuski.

- Gdzie pani była w chwili wypadku?

- W środkowej kuchence, obok przedziału klasy turystycznej. Wyjaśniła obszernie, że wraz z koleżankami przygotowywały właśnie śniadanie, dochodziła szósta rano.

- I co się wydarzyło?

- Najpierw samolot zaczął się wznosić. Wyczułam to, ponieważ szklanki, które rozstawiałam na tacy, zaczęły mi się zsuwać z blatu. A potem nagle weszliśmy w lot nurkowy.

- Co pani wtedy zrobiła?

- Nic nie zdążyłam zrobić, ledwie zdołałam się złapać poręczy. Nastąpił bardzo silny przechył. Wszystkie porcje śniadaniowe i butelki z napojami pospadały na podłogę.

Według jej oceny lot ślizgowy mógł trwać jakieś dziesięć sekund, nie umiała jednak powiedzieć dokładnie. Później samolot znów zaczął się ostro wznosić, nadzwyczaj stromo, niemal pionowo w górę, po czym nastąpił kolejny gwałtowny ślizg.

Kiedy maszyna po raz drugi zaczęła pikować, Liang omal nie rozbiła sobie głowy o krawędź drzwiczek szajki.

- Straciła pani przytomność?

- Nie. Na szczęście rozcięłam sobie tylko skórę. - Wskazała rozległą ranę na twarzy.

- Co się potem stało?

Tego Chinka nie była nazbyt pewna, ponieważ pracująca razem z nią w kuchence druga stewardesa, panna Jiao, runęła na nią i obie znalazły się na podłodze pod ścianą.

- Słyszałyśmy głośne krzyki pasażerów. No i widziałyśmy, jak siła bezwładności miota nimi w przejściach między fotelami.

Wreszcie kapitan opanował stery i maszyna wyrównała lot. Liang zdołała się szybko pozbierać i zaczęła udzielać pasażerom pierwszej pomocy. Sytuacja wyglądała bardzo kiepsko, jak się wyraziła, zwłaszcza w ogonowym przedziale klasy turystycznej.

- Wiele osób było rannych, zakrwawionych, potłuczonych. Nie dawałyśmy sobie rady. W dodatku panna Hao, moja kuzynka, leżała nieprzytomna. W czasie wypadku znajdowała się w przejściu ostatniego przedziału. Wśród stewardes omal nie wybuchła panika. W dodatku troje pasażerów poniosło śmierć. Naprawdę przeżywałyśmy chwile grozy.

- Czym się pani zajmowała?

- Opatrywałam lżej rannych i pokaleczonych. Później zaś poszłam do kabiny pilotów, żeby się przekonać, czy nikt z załogi nie ucierpiał i czy sytuacja została już opanowana. Poza tym musiałam zawiadomić kapitana, że w przedziale ogonowym pierwszy oficer odniósł poważne obrażenia.

- To pierwszy oficer w chwili wypadku znajdował się w przedziale klasy turystycznej? - zdziwiła się Casey.

- Tak... - Liang zamrugnęła szybko. - Oficer z załogi rezerwowej.

- A nie z dyżurującej?
- Nie. To był pierwszy oficer z załogi rezerwowej.
- Mieliście na pokładzie kompletną załogę rezerwową?
- Tak.

- Kiedy nastąpiła zmiana przy sterach?

- Jakies trzy godziny wcześniej, w środku nocy.

- Jak się nazywa ten pierwszy oficer, który ucierpiał w wypadku? Chinka ponownie się zawahała.

- Ja... nie jestem pewna. Nigdy wcześniej nie latałam z tą załogą.

- Rozumiem. Jaka była sytuacja w kabinie pilotów?

- Kapitan Chang w pełni kontrolował sytuację. Załoga była wstrząśnięta, ale nikomu nic się nie stało. Kapitan powiedział mi wówczas, iż poprosił o zgodę na awaryjne lądowanie w Los Angeles.

- Czy latała pani wcześniej z kapitanem Changiem?

- O tak. To bardzo dobry pilot. Doskonały. Bardzo lubię z nim latać. Znadto go bronisz, pomyślała Singleton. Nie uszło też jej uwagi, że kobieta, na początku nadzwyczaj opanowana, teraz wykazywała oznaki zdenerwowania. Jeśli patrzyła jej prosto w oczy, tamta pospiesznie odwracała wzrok.

- Nie zauważyła pani żadnych zniszczeń w przyrządach pokładowych? Stewardesa zmarszczyła brwi i po chwili odparła:

- Nie. Wszystko wyglądało całkiem normalnie, tak jak zawsze.

- Kapitan Chang powiedział pani coś jeszcze?

- Tak. Zakomunikował, że było to samorzutne opadnięcie slotów. Z tego powodu samolot na krótko utracił sterowność, ale kapitan podkreślił, że sytuacja jest już w pełni opanowana.

No, ładnie, pomyślała Casey, panowie inżynierowie będą się mieli z pyszna. Zwróciła jednak uwagę, że kobieta użyła specjalistycznego, fachowego określenia. Przyszło jej do głowy, iż to raczej niezwykle, aby stewardesa znała żargonowy termin „samorzutnego opadnięcia slotów”. Nie można było jednak wykluczyć, że tylko dobrze zapamiętała słowa pilota i teraz je powtarzała.

- Czy kapitan Chang nie powiedział, z jakiego powodu mogło nastąpić opadnięcie slotów?

- Nie. Stwierdził jedynie, że było to samorzutne.

- Rozumiem - mruknęła Singleton. - A czy wie pani, gdzie znajduje się dźwignia opuszczania slotów?

Kay Liang pokiwała głową.

- W połowie wysokości centralnego bloku urządzeń, między fotelami pilotów.

Mniej więcej się zgadza, przyznała w duchu Casey.

- Czy wtedy, podczas pobytu w kabinie pilotów, zwróciła pani uwagę na położenie tej dźwigni?

- Tak. Była zabezpieczona w górnym położeniu.

Singleton ponownie uderzyło fachowe określenie: „zabezpieczona w górnym położeniu”. Dokładnie tak samo wyraziłby się pilot. Skąd stewardesa mogła znać techniczny żargon?

- Kapitan powiedział coś jeszcze?

- Owszem. Zaniepokoiło go działanie autopilota. Rzekł, że autopilot usiłował przejąć kontrolę nad sterami, co jeszcze bardziej pogorszyło sytuację. Jeśli dobrze pamiętam, wyraził się tak: „musiałem toczyć ciężką walkę z autopilotem o panowanie nad maszyną”.

-Rozumiem. A jak by pani określiła zachowanie kapitana Changa w trakcie waszej rozmowy?

- Był całkiem spokojny, jak zawsze. Już mówiłam, że to doświadczony pilot.

Nerwowo przewróciła przy tym oczyma i zmieniła ułożenie rąk na piersiach. Casey postanowiła dać jej chwilę wytchnienia, przypomniawszy sobie starą zasadę prowadzenia przesłuchań: zamiast nasilania presji czasem warto zmusić człowieka, aby to on pierwszy przerwał .pełną napięcia ciszę.

- W rodzinie kapitana Changa tradycje pilotażu są przekazywane z pokolenia na pokolenie - odezwała się w końcu stewardesa. - Jego ojciec pilotował myśliwce podczas wojny, a syn także lata odrzutowcami pasażerskimi.

- Tak, rozumiem...

Ponownie zapadło milczenie. Ale tym razem Chinka musiała się stopniowo uspokajać, gdyż przez jakiś czas wbijała wzrok w swoje palce, później zaś uniosła głowę i zapytała:

- To wszystko. Czy będę państwu jeszcze w czymś pomocna?

Zaraz po wyjściu z sali Richman zapytał:

- Czy nie zaszło więc to, co według pani nie mogło się zdarzyć? Samorzutne opadnięcie slotów?

- Wcale nie powiedziałam, że to się nie może zdarzyć. Stwierdziłam, iż moim zdaniem w tym modelu samolotu jest to niemożliwe. Jeśli taki był faktyczny powód wypadku, zamiast wyjaśnień uzyskujemy jedynie całą masę dodatkowych pytań.

- A jaka była w tym rola autopilota?

- Za wcześnie na jakiegokolwiek przypuszczenia - mruknęła zdawkowo, skręcając do następnej sali.

- To było gdzieś około szóstej - powiedziała Emily Jansen, energicznie kręcąc głową.

Szczupła trzydziestolatka miała głębokie rozcięcie na policzku. Trzymała na kolanach uśpione niemowlę. Obok, na szpitalnym łóżku, leżał jej mąż ze skomplikowaną metalową konstrukcją usztywniającą mu ramiona, kark, szyję i brodę. Kobieta oświadczyła, że doznał złamania żuchwy.

- Zdażyłam ledwie nakarmić małą i rozmawiałam z mężem, kiedy usłyszałam ten szum.

- Jaki szum?

- Przeciągłe, basowe dudnienie. Wydawało mi się, że dolatuje od strony skrzydła.

Kiepsko, pomyślała Casey.

- Dlatego odwróciłam się do okna - ciągnęła Jansen - i wyrztałam na skrzydło.

- Zauważyła pani coś niezwykłego?

- Nie. Wyglądało normalnie. Przyszło mi też do głowy, że ten szum dobiega z silnika, ale i tam nie spostrzegłam niczego nienormalnego.

- Z której strony świeciło wtedy słońce?

- Z mojej. Skrzydło błyszczało w jego promieniach.

- To znaczy, że patrzyła pani na skrzydło oświetlone słońcem?

- Tak.

- I odbicia promieni raziły panią w oczy? Emily Jansen w zamyśleniu pokręciła głową.

- Tego nie pamiętam.

- Czy świecił się napis ostrzegający o konieczności zapięcia pasów?

- Nie. Skądże.

- I kapitan nie wygłosił żadnego komunikatu?

- Nie.

- Wróćmy do tego dziwnego dźwięku. Powiedziała pani, że usłyszała szum.

- Tak. Nie był zbyt głośny... Trudno mi nawet powiedzieć, czy słyszałam szum, czy tylko poczułam dudniące wibracje.

Wibracje!

- Ile mogły trwać?

- Kilka sekund.

- Pięć?

- Nie, dłużej. Może nawet dziesięć.

No tak, pomyślała Casey, to nawet dosyć ścisły opis tego, co się odczuwa w kabinie podczas opuszczania slotów.

- Jasne. Co się stało później?

- Samolot runął jak kamień w dół. - Jansen zobrazowała to, wodząc dłonią w powietrzu. - O, tak.

Singleton bez przerwy robiła notatki, ale w gruncie rzeczy nawet już nie słuchała relacji kobiety. Próbowwała w myślach ułożyć dokładną chronologię wydarzeń, aby ją następnie przedstawić inżynierom. Nie miała już żadnych wątpliwości, że obie przepytywane kobiety opisywały to samo: opuszczenie slotów. Najpierw przytłumiony szum trwający około dwunastu sekund, gdyż tyle właśnie czasu potrzebowały hydrauliczne siłowniki na wysunięcie i opuszczenie ruchomych elementów w krawędzi skrzydła. Później krótkie wznoszenie spowodowane nagłym wzrostem siły nośności. Wreszcie gwałtowny lot nurkowy i „łopotanie”, kiedy piloci usiłowali odzyskać panowanie nad sterami.

Nieżyły pasztet, podsumowała w duchu.

- ...ponieważ drzwi kabiny pilotów były przez cały czas otwarte - mówiła Jansen - słyszałam jazgot dzwonek alarmowych, głośnie mechaniczne terkotanie, a zniekształcony głos z taśmy powtarzał coś w kółko po angielsku.

- Nie pamięta pani, co to były za słowa?

- To brzmiało jak: „Przeciążenie! Przeciążenie!” Coś w tym rodzaju. Widocznie włączył się alarm komputera pokładowego, pomyślała Casey.

Sygnalizator dźwiękowy musiał informować o stanie przeciągnięcia, co kobieta widocznie pomyliła z przeciążeniem.

Szlag by to trafił!

Jeszcze przez kilka minut rozmawiała z Emily Jansen, po czym wyszła na korytarz.

- Czy ten dudniący szum mógł oznaczać opadnięcie slotów? - zapytał Richman.

- Mógł - burknęła na odczepnego.

Była wściekła i rozgoryczona. Chciała jak najszybciej wrócić do hangaru i poinformować o wszystkim kolegów.

Kiedy przechodzili obok wejścia następnej sali, zza parawanu wyłonił się potężnie zbudowany siwowłosy mężczyzna. Casey osłupiała na widok Mike'a Lee, poczuła się jeszcze bardziej rozdrażniona. Co on wyczyniał? W jakim celu przedstawiciel linii lotniczych rozmawiał z rannymi pasażerami? Wydało jej się to całkiem nie na miejscu. Lee nie miał przecież żadnego interesu w urabianiu poszkodowanych.

Przypomniała sobie nagle słowa Kay Liang: „Był tu jakiś Chińczyk. Wyszedł zaledwie parę minut temu”.

Lee zauważył ją i podszedł, energicznie kręcąc głową.

- Mike - powiedziała zdumiona, - Co ty tutaj robisz?

- Ja? Zarabiam na specjalną premię - odparł. - Kilka poszkodowanych osób nosiło się z zamiarem wystąpienia o odszkodowanie na drodze sądowej. Udało mi się wszystkich odwieść od tego pomysłu.

- Ach tak. Ale zarazem jako pierwszy miałeś okazję porozmawiać z członkami załogi. Uprzedziłeś mnie. To nie w porządku.

- Daj spokój. Czyżbyś podejrzewała, że dyktowałem im, jak mają zeznawać? Do diabła. Sam byłem ciekaw, co się wydarzyło. I teraz nie mam już najmniejszych wątpliwości co do przyczyny wypadku. - Hardo popatrzył jej w oczy. - Przykro mi, Casey, ale w trakcie lotu Pięćset Czterdzieści Pięć nastąpiło samorzutne opadnięcie slotów. A to oznacza, że wasze problemy konstrukcyjne z modelem N-22 jeszcze się nie skończyły.

Kiedy szli z powrotem do furgonetki, Richman zapytał:

- Jak należy to rozumieć, że problemy konstrukcyjne z modelem N-22 jeszcze się nie skończyły?

Singleton westchnęła głośno. W tej sytuacji nie miała już szans na zachowanie tajemnicy.

- Mieliśmy poprzednio kilka samorzutnych opuszczeń slotów w maszynach tego typu.

- Chwileczkę! - Richman przystanął w pół kroku. - To znaczy, że mieliście już do czynienia z podobnymi wypadkami?!

- Nie tak groźnymi - odparła. - Jeszcze nikt dotąd nie odniósł poważniejszych obrażeń. Ale masz rację, kilkakrotnie zdarzyło się już samorzutne opadnięcie slotów.

W DRODZE

GODZINA 13.05

- Pierwszy wypadek zdarzył się cztery lata temu, na trasie do San Juan - mówiła, prowadząc furgonetkę. - Sloty opadły niespodziewanie, w czasie rejsu. Początkowo uznaliśmy to za zbieg okoliczności, ale w ciągu kilku miesięcy miały miejsce trzy podobne zdarzenia. Wyniki naszych dochodzeń wskazywały jednoznacznie, iż za każdym razem winien był ktoś z załogi. Zwykle wypadki następowały podczas wzmożonego ruchu w kabinie, czy to zaraz po zmianie pilotów, czy też wówczas, gdy zachodziła nagle potrzeba wprowadzenia do komputera nawigacyjnego nowych parametrów lotu. Automatycznie nasuwał się wniosek, że opuszczenie slotów musiało być wynikiem nieuwagi. A to nawigatorowi upadła na dźwignię tablica do rozpinania map, a to kapitan zahaczył o nią rękawem...

- Żartuje pani? - odezwał się Richman.

- Ani trochę. Dlatego też dorobiliśmy zatrask przy dźwigni opuszczania slotów, mniej więcej taki sam, jak przy hamulcu ręcznym w samochodzie. Mimo zabezpieczenia nadal dochodziło do nieumyślnego uruchomienia mechanizmu podczas lotu.

Richman spoglądał na nią z coraz bardziej sceptycznym wyrazem twarzy, typowym dla adwokatów, którzy nie mogą uwierzyć w najprostsze wytłumaczenie.

- Niemniej w N-22 były tego typu problemy.

- Wtedy chodziło o całkiem nowy model samolotu - wyjaśniła Casey - a w takich wypadkach zawsze zdarza się coś, czego nie przewidzieli konstruktorzy. Trudno zbudować urządzenie złożone z miliona części i pozbawione wszelkich niedociągnięć. Czynimy wszystko, aby uniknąć takich rzeczy. Po zakończeniu prac projektowych robi się ich szczegółową weryfikację, potem konstruuje prototyp i organizuje próbne przeloty. Ale i tak nie da się wykluczyć różnych drobnych usterek. Największym problemem jest ich wyszukiwanie i usuwanie.

- Jak tego dokonujecie?

- Ilekroć ujawniony zostaje jakiś błąd konstrukcyjny, w specjalnym biuletynie powiadamiamy o nim wszystkie zespoły serwisowe, opisując sposoby jego usunięcia. Nie mamy jednak żadnych uprawnień, aby nakazywać wprowadzanie poprawek naszym klientom. Niektórzy przewoźnicy decydują się na przeróbki, inni z nich rezygnują. Jeżeli chodzi o jakąś poważniejszą sprawę, występujemy do komisji technicznej Federalnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego o wydanie dyrektywy technicznej, która obliguje firmy transportowe do wprowadzenia w określonym czasie poprawek zalecanych przez producenta. Wystarczy obejrzeć biuletyny, w których zawsze jest po kilka takich obwieszczeń, dotyczących różnych typów maszyn. Możemy być dumni z tego, że statystycznie Norton Aircraft zamieszcza ich najmniej spośród wszystkich zakładów budowy samolotów.

- To pani tak twierdzi.

- Można to sprawdzić, cała dokumentacja jest w Oak City.

- Gdzie?

- W centrali nadzoru technicznego FAA w Oklahoma City. Trzymają tam wszystkie wydane dotąd

biuletyny.

- Zatem wydaliście zalecenia dotyczące wprowadzania poprawek w samolotach N-22. Czy to właśnie chciała mi pani powiedzieć?

-Tak. Opublikowaliśmy w biuletynie serwisowym informację, że wszyscy przewoźnicy powinni zamontować metalową osłonę, mocującą dodatkowo dźwignię opuszczania slotów. Taka osłona nieco utrudnia życie pilotom, ale zabezpiecza przed nieumyślnym uruchomieniem mechanizmu. Jak zawsze, część firm lotniczych wykonała to zalecenie, część je zlekceważyła. Dlatego też wystąpiliśmy do Zarządu, aby komisja uznała tę przeróbkę za niezbędną. Działo się to przed czterema laty i od tamtej pory zdarzył się tylko jeden podobny wypadek, w samolocie linii indonezyjskich, który nie miał zamontowanej dodatkowej osłony. W naszym kraju przewoźnicy muszą się ściśle stosować do zaleceń FAA, natomiast firmy zagraniczne... - Casey wzruszyła ramionami - ...postępują według własnego uznania.

- I to wszystko?

- Tak, to wszystko. Na podstawie wyników dochodzeń IRT zaczęto montować dodatkowe osłony na dźwigniach i od tego czasu nie mieliśmy już żadnych kłopotów z samorzutnym opadaniem slotów w N-22.

- Aż do dzisiaj - odparł Richman.

- Zgadza się. Aż do dzisiaj.

HANGAR SERWISOWY

GODZINA 13.22

- Co takiego?! - wrzasnął Kenny B urnę, który ciągle siedział w fotelu kapitana maszyny TransPacific 545. - Co wam powiedzieli?!

- Że było to samorzutne opadnięcie slotów - powtórzył Richman.

- Szlag mnie trafi! - Zaczaj się wygrzebywać zza sterów. - Dawno nie słyszałem takich bzdur!

Hej, papużko! Chodź no tutaj. Widzisz tamten fotel? To miejsce pierwszego oficera. Usiądź tam sobie.

Richman obejrzał się niepewnie na boki.

- No już! Nie bój się, papużko! Siadaj!

Przecisnął się między pozostałymi mężczyznami stojącymi w wejściu do kabiny i zajął miejsce w fotelu drugiego pilota.

- No, wreszcie. Wygodnie ci tam, papużko? Anie jesteś przypadkiem doświadczonym pilotem?

- Nie - odparł nachmurzony Richman.

- To dobrze. Zatem siedzisz tak, jakbyś miał zamiar wystartować tym samolotem. Najpierw popatrz prosto przed siebie... - Burne wskazał panel kontrolny umieszczony na wprost fotela drugiego pilota; znajdowały się w nim trzy ekrany komputerowe, każdy o rozmiarach dziesięć na dziesięć centymetrów - ...na te trzy kolorowe monitory, ukazujące od prawej: najważniejsze parametry lotu, dane nawigacyjne i stan urządzeń pokładowych. Każde z tych małych półkoli dotyczy innego systemu maszyny. Wszystkie się świecą na zielono, a więc mechanizmy są sprawne. Teraz popatrz w górę, na panel kontrolny przyrządów umieszczony nad szybą. Nic się nie świeci, co także potwierdza gotowość wszystkich urządzeń. Gdyby któraś z lampek się paliła, oznaczałoby to jakieś kłopoty. A tu, po lewej na dole, masz to, co nazywamy piedestałem.

Burne pokazał masywny blok sterowania znajdujący się między fotelami pilotów. Wystawało z niego kilkanaście dźwigierek, odznaczały się różnokolorowe przełączniki.

- Od góry masz dźwignie opuszczania klap i slotów, to ta z prawej. Niżej dwie dźwignieki gazu, dalej przerywaczy, dźwignie hamulców i odwracaczy ciągu. Nas interesują tylko mechanizmy opuszczania klap i slotów, a szczególnie ta ostatnia dźwignia, najbliższej ciebie, zabezpieczona metalową osłoną. Widzisz ją?

- Owszem - przytaknął Richman.

- Doskonale. Unieś zatem osłonę i opuść sloty.

- Co mam zrobić?...

- Ściągnij dźwignię na dół.

Richman uniósł osłonę i pociągnął dźwignię, lecz nawet nie drgnęła.

-Nie tak, z wyczuciem. Najpierw delikatnie w górę, potem do siebie, wreszcie na dół - tłumaczył Burne. - Jakbyś przekładał biegi w samochodzie.

Richman mocniej zacisnął palce na dźwigni i przesunął ją zgodnie ze wskazówkami. Rozległ się stłumiony, jakby odległy szum.

- Świetnie. Popatrz na monitor. Widzisz świecący się na żółto napis: SLATS EXTENDED? To oznacza, że uruchomiłeś mechanizm opuszczania slotów. Jasne? Siłowniki pracują jakieś dwanaście sekund. O, proszę, automat już się wyłączył. Teraz na ekranie masz biały napis: SLATS.

- Widzę.

- W porządku. Schowaj sloty z powrotem,

Richman ostrożnie pociągnął dźwignię do góry i pchnął ją lekko od siebie, aż z cichym trzaskiem zaskoczył mechanizm blokujący, po czym założył osłonę.

- Przeprowadziłeś właśnie kontrolowane opuszczenie slotów.

- Tak, jasne.

- A teraz spróbuj doprowadzić do samorzutnego ich opadnięcia.

- Niby jak miałbym to zrobić?

- Jak ci się żywnie podoba, koleś. Na początek może spróbuj nieumyślnie potrącić dźwignię ręką.

Richman zaczął przesuwać dłonią po gałce dźwigni, później uderzać ją to z tej, to z tamtej strony, wkładając coraz więcej siły. Nie uzyskał jednak żadnego efektu. Dodatkowa osłona z wycięciem skutecznie utrzymywała dźwignię w pozycji zablokowanej. Tym samym sloty pozostawały wpuszczone w krawędzie skrzydeł.

- To może spróbujesz walnąć w nią łokciem? Albo nie, mam lepszy pomysł. Weź tę tabliczkę nawigacyjną. - Podał mu ciężką podkładkę z grubej blachy służącą do rozpinania map. - Tylko się nie cackaj, włóż w to trochę siły. Bardzo bym chciał zobaczyć na własne oczy, jak mogło dojść do wypadku.

Richman począł walić tabliczką w dźwignię,abinę wypełniło metaliczne dzwonienie. Znowu próbował pod różnymi kątami, celował nawet w podstawę gałki zaokrąglonym rogiem tabliczki. Ale i tym razem nie osiągnął żadnego efektu.

- Chcesz próbować dalej? - zapytał Burne. - Czy też może doszedłeś już, do prawidłowego wniosku? Tego się po prostu nie da zrobić, papużko! Na pewno nie w tym samolocie, wyposażonym w dodatkową osłonę zabezpieczającą.

- A może osłona się podniosła przypadkiem?

- No proszę, jednak umiesz logicznie myśleć. W takim razie spróbuj nieumyślnie opuścić dźwignię, podnosząc zarazem osłonę. Najlepiej wykorzystaj do tego ciężką tablicę, papużko.

Richman wycelował rogiem w podstawę osłony, lecz szybko się przekonał, że blacha jest wyprofilowana półkuliście i nie sposób jednym uderzeniem równocześnie podnieść osłonę i trącić dźwignię. Minio jego starań osłona wciąż pozostawała na miejscu.

- Też nic z tego? - mruknął Burne. - Sam widzisz, że nie da się tego zrobić przypadkiem. Masz jakiś następny pomysł?

- A gdyby osłona była już podniesiona w czasie lotu?

- Nieźle. Co prawda, nikt nie powinien pilotować maszyny przy podniesionej osłonie, ale diabli wiedzą, co różnym ludziom może przyjść do głowy. No więc dalej, podnieś osłonę.

Richman odchylił zamocowane na zawiasach zabezpieczenie, odsłaniając całą dźwignię.

- Śmiało, papużko. Zrób to.

Wymierzył dokładnie i wziął szeroki zamach, ale tabliczka ześliznęła się po dźwigni i huknęła w osłonę. Znowu zaczął próbować pod różnymi kątami, lecz osłona, chociaż znajdowała się w górze, nadal stanowiła zabezpieczenie - nie dało się tak uderzyć w dźwignię, aby zeskokczyła z zapadki. Zwykle po takiej próbie ciężka osłona sama opadała na dół i Richman musiał ją podnosić, chcąc

uderzyć jeszcze raz.

- A może znów spróbujesz musnąć ją delikatnie ręką?-podsunął Burne. Adwokat chętnie podjął wyzwanie, szybko jednak rozbolał go kant dłoni.

Mimo jego usilnych starań dźwignia opuszczania slotów przez cały czas pozostawała w pozycji zablokowanej.

- W porządku - mruknął, odchylając się na oparcie fotela. - Przyznaję, że ma pan rację.

- Sam widzisz, że to niewykonalne - rzekł Burne. - Po prostu niemożliwe. W tym samolocie nie mogło się wydarzyć samorzutne opadnięcie slotów. Koniec, kropka.

Doherty zajął do kabiny i burknął:

- Czy moglibyście wreszcie skończyć te zabawy? Chcę wyciągnąć rejestratory i wracać do domu.

Kiedy cała grupa wychodziła z kabiny, Burne wziął Casey pod rękę i odciągnął na bok.

- Możesz na słówko?

- Tak, jasne.

Zawrócił ją w głąb kabiny, przymknął drzwi i pochylając się ku niej zapytał półgłosem:

- Co wiesz o tym szczeniaku?

Singleton wzruszyła ramionami.

- Jest krewnym Nortonów.

- I co jeszcze?

- Marder wyznaczył mi go na asystenta.

- Sprawdziłaś jego papiery?

- Nie. Zakładam, że skoro przysłał go Marder, to chłopak musi być w porządku.

- Założmy. Rozmawiałem z moim znajomym z działu marketingu. Powiedział, że ten młody jest śliski jak piskorz. Wyraził się wręcz, że lepiej nie odwracać się do niego plecami.

- Kenny...

- Powtarzam ci tylko, żebyś uważała, Casey. I sprawdź jego akta personalne.

Elektryczne wkretaki z nieprzyjemnym wyciem błyskawicznie uporały się z licznymi śrubami. Olbrzymia płyta podłogi kabiny pilotów została podniesiona, ukazując plątaninę kabli i natłok różnorodnych urządzeń w mniejszych i większych metalowych skrzynkach.

- Jezu - syknął Richman, ciekawie zerkając do środka.

Ron Smith, który kierował całą tą operacją, z wyraźnym zakłopotaniem przeciągnął dłonią po łysinie.

- W porządku - rzekł. - Postawcie płytę pod lewą ścianą.

- Ile skrzynek mamy w tym ptaszku, Ron? - zapytał Doherty.

- Sto pięćdziesiąt dwie.

Casey pomyślała, że każdy inny, nawet najlepszy mechanik musiałby to najpierw sprawdzić w dokumentacji technicznej. Ale Smith znał cały schemat połączeń elektrycznych na pamięć.

-Które wyciągamy?

- Na pewno magnetofon i rejestrator cyfrowych danych kontrolnych lotu. Przydałby się też rejestrator szybkiego dostępu do systemów, nie wiem tylko, czy gdzieś tu jest.

- Ty nie wiesz, czy w tym samolocie zamontowano QAR? - zdziwił się Doherty.

- On należy do wyposażenia dodatkowego, montujemy go tylko na życzenie klienta. W N-22 najczęściej umieszczaliśmy rejestrator w ogonowym przedziale technicznym. Sprawdziłem już, ale tam go nie ma.

Richman popatrzył na swoją nową zwierzchniczkę z wyrazem skrajnego osłupienia na twarzy.

- Myślałem, że zamierzacie tylko wymontować czarną skrzynkę.

- Bo zamierzamy - odpowiedział mu Smith.

- Czy to znaczy, że są tu aż sto pięćdziesiąt dwie czarne skrzynki?!

- Nie, znajdują się w różnych częściach maszyny. Ale my się zajmiemy jedynie tymi najważniejszymi. Wyciągniemy dziesięć, może dwanaście interesujących nas bloków pamięci stałej.

- Pamięci stałej... - powtórzył jak echo Richman.

- No właśnie.

Smith szybko odwrócił się tyłem i pochylił nad otwartym lukiem.

Ponownie Casey zmuszona była udzielić szczegółowych wyjaśnień. W powszechnym mniemaniu samolot stanowił tylko trochę bardziej skomplikowane urządzenie mechaniczne, którym pilot steruje za pomocą różnych dźwigni i drążków, te zaś poprzez różnorodne cięgła i przekładnie poruszają właściwymi elementami usterzenia. A gdzieś w samym środku tej szatańskiej maszyny miały się znajdować dwie niemal magiczne czarne skrzynki, rejestrujące wszelkie zdarzenia podczas lotu. To przecież o nich zawsze mówiono w telewizyjnych reportażach, jeśli tylko dochodziło do katastrofy lotniczej. W rzeczywistości CVR, czyli rejestrator dźwiękowy, był zwykłym, prymitywnym magnetofonem, który na sklejonym w zamkniętą pętlę i zdolnym pomieścić niespełna półgodzinny zapis nośniku magnetycznym rejestrował wszelkie odgłosy z kabiny pilotów. Ważną rolę pełnił FDR, rejestrator wskazań przyrządów pokładowych, który zapisywał dane dotyczące parametrów lotu, a więc na podstawie jego zapisów można było odtworzyć, co się działo z samolotem po wystąpieniu awarii.

Na tym jednak kończyła się powszechnie dostępna wiedza, a obraz ten, jak orzekła Singleton, niezupełnie jest zgodny ze stanem faktycznym wyposażenia wielkiego odrzutowca pasażerskiego. Przede wszystkim w takich samolotach prawie się nie stosuje cięgieł i przekładni, w gruncie rzeczy liczba urządzeń mechanicznych jest ograniczona do minimum. Prawie wszystkim sterują siłowniki hydrauliczne i elektryczne. Pilot nie musi szarpać dźwigni i używać siły, jeśli chce na przykład wysunąć podwozie. Stosuje się rozwiązania analogiczne do układów wspomagających używanych w samochodach. Kiedy pilot przestawi jakąś dźwigienkę bądź poruszy kołem sterowym, siecią elektryczną przesyłane są impulsy prądowe do siłowników, które odpowiednio poruszają płacami sterów.

Zatem w rzeczywistości pasażerski odrzutowiec był sterowany przez cały zestaw skomplikowanych urządzeń elektronicznych, a kilkanaście nadzorujących jego pracę systemów komputerowych łączyły z mechanizmami wykonawczymi setki kilometrów przewodów. Jeden komputer zawiadywał utrzymywaniem parametrów lotu, drugi służył do obliczeń nawigacyjnych, jeszcze inny kierował łącznością radiową. Również komputery sterowały pracą silników, elementów usterzenia czy przyrządów pokładowych.

Każdy z tych nadrzędnych komputerów zawiadywał całą siecią mniejszych układów. Tak więc komputer nawigacyjny sterował systemem ILS, systemem precyzyjnego podejścia do lądowania, DME, zestawem urządzeń do pomiarów odległości, TCAS, układem automatycznego ostrzegania przed kolizją w powietrzu, oraz GPWS, satelitarnym systemem określania pozycji samolotu.

W tak złożonej sieci urządzeń elektronicznych nietrudno było розміścić rejestratory, a ponieważ działaniem wszelkich układów sterowały impulsy elektryczne, wystarczyło je tylko kontrolować i zapisywać na nośniku magnetycznym.

- Najnowsze rejestratory FDR mogą co sekundę odczytywać aż osiemdziesiąt różnych wskazań przyrządów pokładowych - zakończyła Casey.

- Co sekundę? - zdziwił się Richman. - To jak wielkie jest to urządzenie?

- Ma je pan przed sobą.

Singleton wskazała pomarańczowo-czarną skrzynkę, którą Roń wyjął właśnie spod osłony bloku łączności radiowej. Miała wielkość pudełka od butów. Smith zaczął montować na jej miejscu drugą, identyczną, która miała im posłużyć w trakcie przelotu do Burbank.

Richman pochylił się i uniósł rejestrator za metalową rączkę.

- Ciężki.

- To z powodu masywnej obudowy, która musi przetrwać katastrofę. Sam rejestrator waży nie więcej niż dwieście gramów.

- A reszta czarnych skrzynek? Co z nimi?

Casey wyjaśniła, że pozostałe rejestratory mają znaczenie głównie dla techników obsługi naziemnej. Ponieważ systemy elektroniczne samolotu są tak rozbudowane, zachodzi konieczność niezależnego monitorowania każdego z nich, aby łatwiej było zlokalizować wszelkie usterki objawiające się podczas lotu. Dlatego też impulsy sterujące każdego systemu są rejestrowane w blokach tak zwanych pamięci stałych, określanych skrótem NVM.

- Wreszcie wiem, co oznacza NVM - mruknął Richman.

Dzisiaj, ciągnęła Singleton, zostanie wymontowanych osiem bloków NVM: rejestrator komputera nawigacyjnego, przechowujący dane obejmujące cel rejsu oraz poprawki wprowadzane przez kapitana podczas lotu, rejestrator systemu kontroli pracy silników, gdzie utrwalane są ilości zużywanego paliwa i parametry sterowania jednostkami napędu, rejestrator cyfrowych danych kontroli lotu, zapisujący takie informacje jak prędkość czy pułap oraz ewentualne alarmy związane ze sterownością maszyny...

- Dobra, wystarczy - przerwał Richman. - Już rozumiem.

- To wszystko nie byłoby potrzebne, gdybyśmy tu mieli QAR - wtrącił Roń Smith.

- A cóż to takiego?

- Jeszcze jeden rejestrator serwisowy - odparła Casey. - Obsługa naziemna, po wejściu na pokład, chciałyby się jak najszybciej dowiedzieć, co funkcjonowało nie najlepiej w trakcie ostatniego rejsu.

- Nie wystarczy o to zapytać pilotów?

- Piloci mogą zrelacjonować tylko to, czego sami doświadczyli. W tak skomplikowanej maszynie mogą często występować usterki, o których załoga po prostu nie będzie wiedziała. Zwłaszcza w wypadku systemów rezerwowych. Bo musi pan wiedzieć, że najważniejsze układy samolotu, takie jak siłowniki hydrauliczne, bywają nie tylko zdublowane, montuje się nawet po trzy równoległe zestawy. Jeśli więc nastąpi awaria w drugim lub trzecim systemie, a nie w podstawowym, nikt z załogi może tego nie zauważyć. Specjalnie w tym celu montuje się więc QAR, czyli tak zwane rejestratory szybkiego dostępu do parametrów technicznych, które umożliwiają obsłudze naziemnej błyskawiczną orientację w stanie wszystkich urządzeń.

- Ale w tym samolocie nie było tego QAR?

- Chyba nie - odparła Casey. - Ten rejestrator nie należy do wyposażenia fabrycznego. Przepisy komisji bezpieczeństwa nakazują jedynie montaż rejestratora dźwiękowego CVR i elektronicznego FDR. QAR to wyposażenie dodatkowe i wszystko wskazuje na to, że właściciel tej maszyny go nie

zamówił.

- Przynajmniej do tej pory go nie znalazłem - wtrącił Roń. - Może być niemal w dowolnej części samolotu.

Kłęcząc na czworakach i podłączał końcówkę przenośnego komputerka do gniazdka znajdującego się w odsłoniętym panelu. Po chwili na ciekłokrystalicznym ekranie pojawił się szereg danych:

```
A/S PWR TEST 0 0 0 0 0 0 1 0 0 0 0
AIL SERW COMP 0 0 0 0 1 0 0 1 0 0 0
AOA INV 1 0 2 0 0 0 1 0 0 0 1
CFDS SENS FAIL 0 0 0 0 0 0 1 0 0 0 0
CRZ CMD MON INV 1 0 0 0 0 0 2 0 1 0 0
EL SERVO COMP 0 0 0 0 0 0 0 0 0 1 0
EPR/N1 TRA-1 0 0 0 0 0 0 1 0 0 0 0
FMS SPEED INV 0 0 0 0 0 0 4 0 0 0 0
PRESS ALT INV 0 0 0 0 0 0 3 0 0 0 0
G/S SPEED ANG 0 0 0 0 0 0 1 0 0 0 0
SLAT XSIT T/0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0
G/S DEV INV 0 0 1 0 0 0 5 0 0 0 1
GND SPD INV 0 0 0 0 0 0 2 1 0 0 0
TAS INV 0 0 0 0 1 0 1 0 0 0 0
```

- To wygląda jak zapis z pamięci komputera odczytującego parametry lotu - powiedziała Singleton. - Proszę zwrócić uwagę, że najwięcej niezerowych danych jest w jednej kolumnie, dotyczącej zapewne tego okresu, kiedy zdarzył się wypadek.

- A co konkretnie oznaczają poszczególne liczby? - spytał Richman.

- To już nie nasze zmartwienie - odparł Smith. - My je tylko przekopiujemy i dostarczymy specjalistom w zakładach. Chłopcy z działu cyfrowej obróbki danych załadują je do komputera i na tej podstawie sporządzą wizualną symulację przebiegu wydarzeń.

- Przynajmniej taką mamy nadzieję - uzupełniła Casey. - Ile ci to jeszcze zajmie, Roń?

- Najwyżej dziesięć minut.

- A ja myślałem, że już dawno skończyłeś! - huknął z głębi kabiny Doherty. - W kółko słyszę to twoje „dziesięć minut”! Zależało mi, żeby uniknąć korków na autostradzie, ale zdaje się, że mogę o tym zapomnieć. Dziś są urodziny mojego chłopaka, a ja za żadne skarby nie zdążę na jego przyjęcie. Nieźle mi się dostanie od żony.

Roń Smith zachichotał.

- Tylko tyle, Doug? Na pewno nie przychodzą ci do głowy powody do dalszych zmartwień?

- Owszem. Jeśli tort urodzinowy będzie zakażony salmonellą, wszystkie dzieciaki wylądują w szpitalu.

Casey wyjrzała przez otwarte drzwi na zewnątrz. Technicy z obsługi naziemnej zeszli już ze skrzydła. Burne kończył pobieżny przegląd dyszy silników. Trung ładował wymontowane rejestratory do furgonetki.

Pora była się zbierać.

Kiedy ruszyła po schodkach w dół, jej uwagę przykuły aż trzy samochody ochrony z zakładów Nortona, stojące przy wyjeździe na pas startowy. Wokół samolotu kręciło się co najmniej dwudziestu strażników, kilku następnych spacerowało w głębi hangaru.

Richman także zwrócił uwagę na ich obecność.

- A co tam się dzieje? - zapytał, wskazując ręką najliczniejszą grupę ochroniarzy.

- W takich sytuacjach zawsze otacza się samolot ścisłą ochroną, dopóki nie zostanie odstawiony do zakładów.

- Ale to chyba drobna przesada?

- Owszem - mruknęła. - Lecz ten samolot jest obecnie bardzo ważny. Dopiero teraz zauważyła, że wszyscy strażnicy są uzbrojeni. Zmarszczyła brwi. Nie mogła sobie przypomnieć, kiedy po raz ostatni widziała uzbrojonych ochroniarzy z zakładów Nortona. Ostatecznie w hangarze na lotnisku w Los Angeles maszynie specjalnie nic nie zagrażało, nie potrafiła więc zrozumieć powodów, dla których przysłano aż tak silny, w dodatku uzbrojony oddział straży.

Czyżby jednak ktoś z dyrekcji żywił jakieś podejrzenia?

HALA 64

GODZINA 16.30

Casey przeszła w północno-wschodni kraniec gigantycznej hali, gdzie stała olbrzymia platforma narzędziowa używana do montażu skrzydeł. Ażurowa konstrukcja, poznaczona szerokimi pasami błękitnawej stalowej blachy, wznosiła się na wysokość sześciu metrów. Mimo tego ogromu, liczne narzędzia zamocowane były na platformie z dokładnością do dziesiątych części milimetra. Na górze, między różnymi elementami skrzydła samolotu, kręciło się około siedemdziesięciu osób.

Obok platformy, pod ścianą hali, grupa pracowników pakowała część narzędzi do wielkich skrzyń.

- Co oni robią? - zainteresował się Richman.

- Zdaje się, że pakują do transportu zapasowy komplet narzędzi. -Zapasowy?

- Owszem. Kilka miesięcy wcześniej dostaliśmy pełny komplet nowych narzędzi. Sądziliśmy, że chodzi o części zapasowe, ale teraz wygląda na to, że przygotowano je specjalnie do realizacji kontraktu z Chinami. Montaż skrzydeł jest najbardziej czasochłonny. Podjęto więc chyba decyzję, żeby rozpocząć już produkcję w naszej filii w Atlancie. Tu dostarczone zostaną gotowe skrzydła.

Zauważyła mężczyznę w samej koszuli i krawacie, z podwiniętymi rękawami, krążącego wśród robotników pakujących narzędzia. Rozpoznała Dona Brulla, przewodniczącego zakładowej komórki związku zawodowego pracowników przemysłu motoryzacyjnego. Ten również ją dostrzegł i ruszył pospiesznie w tym kierunku, energicznie machając ręką. Singleton natychmiast się domyśliła, o co mu chodzi.

- Przepraszam na parę minut - zwróciła się do Richmana. - Spotkamy się w moim biurze.

- Co to za człowiek?

- Powiedziałam, że spotkamy się w moim biurze.

Richman stał jednak jak wmurowany, taksując spojrzeniem nadchodzącego Brulla.

- Może będzie jednak lepiej, jeśli zostanę i...

- Bob! - syknęła Casey. - Zmiataj!

Richman z wyraźnym ociąganiem odwrócił się i poszedł w stronę biura. Kilka razy zerknął jeszcze ciekawie przez ramię.

Brull energicznie uściśnął jej dłoń. Przewodniczący związku był niski i nadzwyczaj muskularny, wyraźnie spłaszczony nos świadczył o zakończonej karierze bokerskiej.

- Wiesz, Casey, że bardzo cię szanuję - odezwał się łagodnym tonem.

- Wiem. Dzięki. Zawsze możesz liczyć na wzajemność.

- Przez te wszystkie lata, kiedy pracowałaś z nami na hali, bez przerwy miałem cię na oku. Nie chciałem, żebyś wpakowała się w jakieś kłopoty.

- Wiem, Don. - Casey przyjęła postawę wyczekującą, gdyż Brull słynął z przydługich wstępów do każdej rozmowy.

- I zawsze powtarzałem, że nie jesteś taka jak reszta gryziopiórków.

- Co tu się dzieje, Don?

- Pojawiły się pewne problemy w związku z tym zamówieniem od Chińczyków.

- Jakie problemy?

- Chodzi o warunki kompensaty w umowie.

- Masz do nich zastrzeżenia? - Singleton wzruszyła ramionami. - Chyba wiesz, że przy tak dużych kontraktach niemal zawsze ustala się pewne warunki kompensacyjne.

Zwłaszcza w ostatnich latach producenci samolotów coraz częściej zmuszeni byli przekazywać pewną część produkcji do kraju, z którego pochodziło zamówienie. Wszyscy jednak zdawali się rozumieć, że jeśli ktoś zamawia aż pięćdziesiąt maszyn, to chciałby mieć jak największy swój udział w ich budowie. Niemal wszystkie ważniejsze umowy zawierały podobne klauzule.

- Tak, wiem - odparł Brull. - Ale do tej pory podzlecaliśmy klientowi jedynie produkcję stateczników pionowych, jakichś części dziobu czy też elementów wyposażenia.

- Zgadza się.

- Natomiast teraz dostaliśmy polecenie spakowania narzędzi do produkcji skrzydeł. Po cichu dowiedziałem się od chłopców z działu transportu, że te paki wcale nie będą wysłane do Atlanty. Mają lecieć do Chin, konkretnie do Szanghaju. A to oznacza, że dyrekcja zgodziła się udostępnić Chińczykom gotową linię montażową do produkcji skrzydeł.

- No cóż, nie znam szczegółów negocjowanego kontraktu - mruknęła Singleton - ale szczerze wątpię, żeby...

- To prawda, Casey! Mówimy o najważniejszej linii montażowej! Nikt dotąd nie udostępnił kontrahentowi technologii produkcji skrzydeł. Nie zrobił tego ani Boeing, ani żadna inna licząca się firma. Jeśli oddamy Chińczykom skrzydła, to będzie tak, jakbyśmy im oddali cały kram. Nie będziemy im dłużej potrzebni, sami sobie opracują całą nową generację pasażerskich odrzutowców. Nie minie dziesięć lat, a wszyscy wylądujemy na bruku.

- Don, sprawdzę to - rzekła pojednawczo - ale naprawdę nie mogę uwierzyć, żeby dyrekcja zgodziła się przekazać linię do montażu skrzydeł w ramach warunków kompensacyjnych umowy.

Brull szeroko rozłożył ręce.

- Jeśli mi nie wierzysz...

- Powtarzam, że to sprawdzę, Don. Na razie jestem jednak zajęta w komisji badania wypadku, jaki się zdarzył podczas lotu Pięćset Czterdzieści Pięć...

- Chyba mnie źle zrozumiałaś, Casey. Zarząd firmy naprawdę ma spory kłopot z tym zamówieniem od Chińczyków.

- Tak, rozumiem, ale...

- Olbrzymi kłopot! - powtórzył z naciskiem i spojrzał na nią badawczo. - Teraz rozumiesz?

Nagle pojęła, o co mu chodzi. Związkowcy mieli duży wpływ na produkcję, mogli nie tylko opóźnić prace czy wręcz je zbojkotować, lecz nawet zniszczyć cenne narzędzia bądź spowodować setki innych problemów.

- Porozmawiam z Marderem - obiecała. - Jestem przekonana, że on nie życzy sobie jakichkolwiek kłopotów.

- Marder sam jest wielkim kłopotem.

Casey westchnęła ciężko. Oto efekt typowo związkowej dezinformacji, pomyślała. Kontrakt z Chinami był załatwiany przez samego Hala Edgartona przy pomocy specjalistów z działu marketingu. Marder był tylko dyrektorem odpowiedzialnym za produkcję, kierował zakładami. Nie mógł mieć nic wspólnego z ustalaniem warunków umowy.

- Spotkamy się jutro, Don.

- Świetnie - mruknął Brull. - Powtarzam ci jednak, Casey, iż rzygać mi się chce, jak patrzę na to, co się tu wyrabia.

- Czy chcesz, bym potraktowała twoje słowa jak pogróżki?

- Nie, skądże - odparł szybko, krzywiąc się z obrzydzeniem. - Nie zrozum mnie źle. Dotarło do mnie jednak, że jeśli dochodzenie w sprawie lotu Pięćset Czterdzieści Pięć nie przyniesie szybko rezultatów, może to wpłynąć niekorzystnie na załatwiany kontrakt.

- To prawda.

- A ty zostałeś mianowana rzecznikiem prasowym zespołu IRT.

- Zgadza się.

Brull wzruszył ramionami.

- Właśnie dlatego rozmawiam z tobą. Ludzie są przeciwni temu kontraktowi, niektórzy aż się palą, żeby wszelkimi sposobami ukręcić łeb sprawie. Na twoim miejscu wziąłbym sobie tydzień urlopu.

- To niemożliwe, nazbyt się zaangażowałam w dochodzenie.

Brull spojrzał jej badawczo w oczy.

- Don, porozmawiam z Marderem na temat montażu skrzydeł - powtórzyła szybko Singleton. - Musze, jednak wykopywać swoje obowiązki.

- W takim razie - dźgnął ją palcem wskazującym w ramię - powinnaś bardzo na siebie uważać, złotko.

BUDYNEK ADMINISTRACYJNY

GODZINA 16.40

- Nieprawda! - rzekł Marder, krążąc nerwowo po swoim gabinecie. - To jakaś bzdura, Casey. Chyba nie wierzysz, abyśmy mogli wysłać do Szanghaju narzędzia do montażu skrzydeł? Co oni sobie myślą? Powariowali wszyscy? Przecież to by oznaczało koniec naszych zakładów.

- Brull mówił jednak...

- Ktoś z transportu musiał podpuścić związkowców, to wszystko. Sama wiesz, jak szybko plotki rozchodzą się po zakładach. Pamiętasz, jak huknęła wieść, że niektóre elementy z tworzyw sztucznych mogą się stać przyczyną bezpłodności? Żadna brygada nie chciała mieć z nimi do czynienia przez miesiąc. Wtedy też ktoś rozpuścił głupią, wyssaną z palca plotkę. Tak samo i teraz. Wysyłamy te narzędzia do Atlanty - powiedział z naciskiem. - A powód takiej decyzji jest bardzo prozaiczny. Filia w Atlantycie musi mieć zamówienia, żeby znany nam wszystkim senator z Georgii nie protestował, kiedy po raz kolejny wystąpimy do banku handlowego o duży kredyt. Gdyby nie on, pewnie już dawno zamknęlibyśmy tamtą filię. Jasne?

- W takim razie ktoś powinien to ludziom otwarcie wytłumaczyć - podsunęła Singleton.

- Chryste! Przecież oni o tym doskonale wiedzą. Przedstawiciele związku regularnie uczestniczą we wszelkich zebraniach kierownictwa. Najczęściej zjawia się sam Brull.

- Ale nie było go przy stole podczas negocjowania warunków kontraktu z Chinami.

- Dobrze, porozmawiam z nim - zgodził się Marder.

- A ja chciałabym osobiście zapoznać się z warunkami kompensacyjnymi umowy.

- Dostaniesz ją do ręki, jak tylko zostanie podpisana.

- Co im przekazemy w ramach kompensacji?

- Niektóre partie dziobu i całość usterzenia ogonowego, prawie dokładnie te same części, co w ostatnim kontrakcie z Francuzami. Do diabła, bylibyśmy gotowi przekazać im produkcję setek innych elementów, gdybyśmy tylko mieli pewność, że potrafią je solidnie wykonać.

- Brull napomknął też o możliwości sabotażu dochodzenia zespołu IRT, aby w ten sposób powstrzymać podpisanie kontaktu z Chinami.

- Jakiego sabotażu? - warknął Marder, spoglądając na nią z ukosa. - Otwarcie ci groził?

Casey bez słowa rozłożyła ręce.

- Co powiedział?

- Że na moim miejscu wzięłby tygodniowy urlop.

- Na miłość boską... - dyrektor lekceważąco machnął ręką. - Przecież to śmieszne. Porozmawiam z nim jeszcze dzisiaj, wyjaśnię mu parę rzeczy. O nic się nie martw. Skoncentruj się na tym dochodzeniu, dobra?

- W porządku.

- Dzięki, że mnie uprzedziłaś. Zajmę się tą sprawą.

DZIAŁ KONTROLI JAKOŚCI

GODZINA 16.53

Casey zjechała windą z ósmego piętra do swego biura, mieszczącego się na trzecim. Odtwarzając w myślach przebieg rozmowy z Marderem, doszła do wniosku, że dyrektor kłamał. Niezbyt umiejętnie udawał rozwścieczenie. Ale pod jednym względem miał rację: wśród załogi bez przerwy krążyły rozmaite plotki. Kilka lat wcześniej przy każdym spotkaniu związkowcy dopytywali się troskliwie o stan jej zdrowia. Dopiero po pewnym czasie któryś ujawnił, iż rozeszła się pogłoska o jej chorobie nowotworowej.

Teraz także niepokój mogły wywołać całkiem bezpodstawne plotki.

Ruszyła korytarzem, w którym na ścianach wisiały powiększone fotografie różnych osobistości związanych z historią zakładów Nortona. Czołowe miejsce zajmowało wśród nich zdjęcie prezydenta Roosevelta na tle bombowca B-22, zrobione po jego powrocie z konferencji jałtańskiej. Następne ukazywało Errola Flynna w otoczeniu uśmiechniętych dziewcząt, obok jego prywatnego N-5 stojącego na jakimś podrzędym lotnisku w tropikach. Dalej wisiała fotografia Henry'ego Kissingera na tle odrzutowca N-12, którym polityk podróżował po Chinach w 1972 roku. Wszystkie zdjęcia były podretuszowane sepią, żeby sprawiały wrażenie bardzo starych, co miało świadczyć o wieloletniej stabilnej pozycji firmy na rynku lotniczym.

Stała przed drzwiami i rzuciła spojrzeniem na wielki czarny napis na matowej szybie, głoszący: DZIAŁ KONTROLI JAKOŚCI. Weszła do rozległego pomieszczenia, w którym sekretarki urzędowały bliżej przejścia, a pod ścianami ciągnęły się stanowiska samodzielnych pracowników.

Norma siedziała przy pierwszym biurku. Była to kobieta o dość obfitych kształtach, trudno rozpoznawalnym wieku i włosach ufarbowanych na błękitnawoczarno. Z jej warg zwieszał się nieodłączny papieros. W całym budynku obowiązywał zakaz palenia, lecz Norma ani myślała się do niego stosować. Była jednym z najstarszych stażem pracowników zakładów, żartobliwe plotki głosiły wręcz, że jest jedną z tych uroczych dziewcząt uwiecznionych na zdjęciu z Errolem Flynnem, a w latach pięćdziesiątych łączył ją żarliwy romans z samym Charleyem Nortone. Ale niezależnie od tego, co o niej mówiono, Norma faktycznie знаła każdy zakątek w zakładach. I chyba wszyscy, nie wyłączając Mardera, odnosili się do niej z pewną dozą strachu.

- Co się tu działo, Normo? - zapytała Singleton.

- Zwykła panika. Odebrałam całą stertę teleksów - odparła, podając jej gruby plik papierów. - Fizer z Hongkongu dzwonił do ciebie trzy razy, ale teraz chyba już wyszedł z pracy. Fizer z Vancouver zgłosił się jakieś pół godziny temu. Pewnie go jeszcze zastaniesz.

Casey potakiwała ruchem głowy. Wcale jej nie dziwiło, że wieść o wypadku rozeszła się lotem błyskawicy. Kierownicy naziemnych zespołów serwisowych FSR, potocznie nazywani fizerami, byli pracownikami Nortona oddelegowanymi do pracy w liniach lotniczych będących klientami zakładów, a co zrozumiałe, wydarzenia na pokładzie samolotu TransPacific musiały zaniepokoić innych przewoźników.

- Co jeszcze... - Norma zajrzała do notatnika. - W naszym waszyngtońskim biurze wszyscy chyba

dostali sraczkę. Dotarła do nich plotka, że przedstawiciel Airbusa wystąpił do komisji FAA o wszczęcie oficjalnego śledztwa. Jakby było w tym coś dziwnego... Fizer z Dusseldorfu zażądał potwierdzenia, że był to błąd pilota. Fizer z Mediolanu prosi o przesłanie szczegółowej informacji. Fizer z Abu Dżabi wystąpił o tygodniową delegację do Mediolanu. Fizer z Bombaju dopytywał się, jak poważna była ta awaria silnika. Wyjaśniłam mu wszystko. Wreszcie twoja córka prosiła, abym ci przekazała, że niepotrzebnie kazałaś jej zabrać bluzę.

- Wspaniale.

Casey, z plikiem papierów w dłoni, poszła do swego gabinetu. Richman siedział przy biurku. Na jej widok zrobił zdumioną minę, ale szybko poderwał się z fotela.

- Przepraszam.

- Norma nie znalazła ci jeszcze żadnego pokoju?

- Owszem, przydzieliła mi stanowisko - bąknął, wychodząc zza biurka. - Chciałem tylko... Nie powiedziałaś mi, co mam z tyra zrobić.

Wyciągnął w jej kierunku plastikową torebkę ze szczątkami kamery wideo, którą znaleźli na pokładzie samolotu.

- Zajmę się tym - odparła, biorąc z jego rąk torebkę. - Mamy jeszcze coś do roboty?

Singleton rzuciła stertę faksów na biurko.

- Nie, na dzisiaj to chyba wszystko. Zobaczymy się jutro o siódmej. Kiedy Richman wyszedł, Casey ciężko opadła na fotel i obrzuciła biurko uważnym spojrzeniem. Chyba niczego nie ruszał, pomyślała. Po chwili zauważyła jednak nie domkniętą szufladę. Czyżby zaglądał do mojego biurka? - przemknęło jej przez myśl.

Usłyszała stuknięcie drzwi prowadzących na korytarz i pospiesznie wysunęła szufladę. Popatrzyła na pudełka z dyskietkami, przybory piśmienne, nożyczki, etui wypełnione zapasowymi długopisami. Chyba wszystko leżało na swoim miejscu, niemniej...

Wyszła z gabinetu i pochyliła się przy Normie.

- Ten szczeniak siedział za moim biurkiem - powiedziała.

- Mogłam się tego spodziewać. Wyobraź sobie, że polecił mi, abym mu zaparzyła świeżej kawy.

- Dziwię się, że nie ustawili go odpowiednio w dziale marketingu. Przecież spędził tam kilka miesięcy.

- No cóż, prawdę mówiąc, rozmawiałam z Jean. Podobno widziały go jedynie parę razy. Chłopak był cały czas w podróży.

- Jeździł w delegacje? Taki złotodziób, w dodatku krewniak Nortonów? Aż nie chce mi się wierzyć, żeby szef marketingu wyraził na to zgodę. Dokąd jeździł?

Norma pokręciła głową.

- Tego nawet Jean nie wie. Chcesz, żebym zadzwoniła do kadr i sprawdziła?

- Nie, sama to zrobię.

Po powrocie do swego pokoju wyjęła z torebki potrzaskaną kasetę wideo, kilkakrotnie obróciła ją w palcach, zaraz jednak odłożyła z powrotem. Zadzwoniła do swego byłego męża, mając nadzieję, że uda jej się porozmawiać z Allison, ale odpowiedziała jej automatyczna sekretarka i Casey odłożyła słuchawkę, nie zostawiawszy żadnej wiadomości.

Zaczęła przeglądać teleksy. Zainteresował ją tylko ten, który nadszedł z Hongkongu. Jak można było oczekiwać, nie zawierał niczego specjalnie ciekawego. Depesza brzmiała następująco:

NADAWCA: RICK RAKOSKI, FSR HONGKONG

ADRESAT: CASEY SINGLETON, QA/IRT NORTON BDRBANK

TRANSPACIFIC AIRLINES WYDAŁY DZISIAJ KOMUNIKAT, W KTÓRYM DONOSZA, ŻE PODCZAS LOTU 545 SAMOLOT N-22, NR SER. 271, TUT. NR REJ. 098/443/HB09, REJS Z HONGKONGU DO DENYER, NAPOTKAŁ SILNĄ TURBULENCJĘ NA PUŁAPIE 12200 METRÓW OK. GODZ. 5.24 PRZYBLIŻONA POZYCJA 39 PŁN. 170 WSCH. CZĘŚĆ PASAŻERÓW I ZAŁOGI DOZNAŁA LEKKICH OBRAŻEŃ. SAMOLOT LĄDOWAŁ AWARYJNIE W LOS ANGELES.

DOŁĄCZAM PLAN LOTU, LISTĘ PASAŻERÓW I SPIS CZŁONKÓW ZAŁOGI. PROSZĘ O JAK NAJSZYBSZE INFORMACJE.

Dalszą część depeszy stanowiła czterostronicowa lista pasażerów oraz zdawkowy spis członków załogi. Casey przyjrzała mu się bliżej:

JOHN ZHEN CHANG, KAPITAN
LEU ZAŃ PING, PIERWSZY OFICER
RICHARD YONG, PIERWSZY OFICER
GERHARD REIMANN, PIERWSZY OFICER
HENRI MARCHAND, MECHANIK POKŁADOWY
THOMAS CHANG, MECHANIK POKŁADOWY
ROBERT SHENG, MECHANIK POKŁADOWY
HARRIET CHANG, STEWARDESA
LINDA CHING, STEWARDESA
NANCY MORLEY, STEWARDESA
KAY LIANG, STEWARDESA
JOHN WHITE, STEWARD
W. V. CHANG, STEWARDESA
SHA YAN HAO, STEWARDESA
YEE JIAO, STEWARDESA
HARRIET KING, STEWARDESA
B. CHOI, STEWARDESA
YEE CHANG, STEWARDESA

Zatem była to załoga międzynarodowa, jakie najczęściej można spotkać podczas rejsów czarterowych. Casey zdawała sobie jednak sprawę, że większość pilotów z Hongkongu ma za sobą służbę w brytyjskim RAF-ie i jest bardzo dobrze wyszkolona.

Przeliczyła wyszczególnione nazwiska; osiemnaście osób, z tego aż siedmiu członków personelu latającego. Do pilotażu N-22 wystarczyła załoga dwuosobowa, złożona z kapitana oraz drugiego pilota. Ale przewoźnicy z Azji, gdzie linie lotnicze rozwijały się nadzwyczaj intensywnie, często kompletowali bardzo liczne załogi, wykorzystując okazje do szkolenia młodych pracowników.

Casey rzuciła jeszcze okiem na następny teleks:

NADAWCA: S. NIETO, FSR VANCOUVER ADRESAT: C. SINGLETON, QA/IRT

JEDEN Z CZŁONKÓW ZAŁOGI TPA 545 POWRACAJĄCEJ LOTEM TPA 832 Z LOS ANGELES DO VANCOUVER, PIERWSZY OFICER LU ZAN PING, ZOSTAŁ ZABRANY Z POKŁADU PRZEZ POGOTOWIE I ODWIEZIONY DO SZPITALA MIEJSKIEGO W VANCOUVER, GDZIE STWIERDZONO NIE ROZPOZNANY WCZEŚNIEJ URAZ GŁOWY. RANNY JEST NIEPRZYTOMNY. SZCZEGÓŁY UDOSTĘPNIĘ W MIARĘ ICH NAPŁYWANIA. RESZTA ZAŁOGI TPA 545 W GODZINACH POPOŁUDNIOWYCH ODLECIAŁA TRANZYTEM DO HONGKONGU.

Zatem drugi pilot musiał doznać jakiegoś poważniejszego urazu. Widocznie to on przebywał w części ogonowej w chwili wypadku i to jego czapkę odnalazły sprzątaczk.

Singleton podyktowała depeszę do Vancouver, prosząc tamtejszego przedstawiciela firmy o rozmowę z pierwszym oficerem, kiedy tylko będzie to możliwe. W faksie do Hongkongu zwróciła się z prośbą do Rakoskiego, by postarał się porozmawiać z kapitanem Changiem, gdy ten tylko wróci do kraju.

- Nic nie znalazłam o tym chłoptasiu - zakomunikowała Norma przez interkom.

- Dlaczego?

- Rozmawiałam z Marią z kadr, to nie oni załatwiali jego delegacje. Koszty podróży chłopaka pokrywane były z jakiegoś specjalnego funduszu zakładów, z rezerwy kierownictwa przeznaczonej na wyjazdy zagraniczne. Maria powiedziała też, że dotarła do nich plotka, iż Richman załatwiał jakieś cholernie ważne sprawy.

- Jakie?

- Tego nie wiedziała. - Norma umilkła na chwilę. - Umówiłam się na jutrzejszy lunch z Evelyn z księgowości. Ona powinna wiedzieć coś konkretnego.

- W porządku. Dzięki, Normo.

Casey wróciła do przeglądania teleksów, lecz cała reszta dotyczyła innych spraw.

Steve Young z komisji certyfikatów Federalnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego prosił o udostępnienie wyników badań żaroodporności nowych rodzajów materiałów tapicerskich, które zakłady Nortona testowały w grudniu ubiegłego roku.

Mitsubishi występowało z propozycją seryjnego montowania pięciocalowych odbiorników telewizyjnych w oparciach foteli przedziałów pierwszej klasy w samolotach Nortona.

Nadesłano wreszcie listę poprawek do instrukcji serwisowej samolotu N-20, oznaczonej numerem katalogowym 06-62-02.

Przyszła też ocena techniczna prototypowego przenośnego komputera serwisowego, którego pierwsza partia miała być rozprowadzana już za dwa miesiące.

Była również notatka z firmy Honeywell, w której radzono dokonać wymiany wszystkich szyn zasilających typu D-2 w urządzeniach FDAU o numerach seryjnych od A-505/9 do A-609/8.

Casey westchnęła ciężko i zabrała się do porządkowania korespondencji.

GLENDALE

GODZINA 19.40

Po powrocie do domu ogarnęło ją silne zmęczenie. W dodatku przygnębiająco działała na nią cisza, brakowało jej okrzyków i śmiechów Allison. Doszła do wniosku, że jest za późno na szykowanie obiadu, toteż poszła do kuchni i otworzyła sobie tylko pojemnik jogurtu. I tu uwagę Casey przyciągnęły różnokolorowe rysunki córki, poprzyklejane na drzwiach lodówki. Miała straszną ochotę porozmawiać z nią przez telefon, ale była to pora szykowania Allison do łóżka, toteż postanowiła nie przeszkadzać na razie Jimowi.

Domyślała się zresztą, że od razu nabrałby podejrzeń, iż ona chce go kontrolować. Na ten temat wielokrotnie dochodziło między nimi do waśni. Jim zawsze doszukiwał się w jej zachowaniu prób zdominowania ich związku.

Casey poszła do łazienki i odkręciła prysznic. Nie zdążyła się jeszcze rozebrać, kiedy usłyszała stłumiony dzwonek telefonu. Natychmiast pomyślała, że dzwoni jej były mąż. Pobiegła do kuchni i chwyciła słuchawkę.

- Cześć, Jim...

- Przestań się wygłupiać, suko! - odezwał się nie znany jej, męski głos. - Jak się będziesz dalej upraszała o kłopoty, to je w końcu znajdziesz. Zdarzają się różne wypadki. A my cię uważnie obserwujemy, nawet w tej chwili!

Połączenie zostało przerwane.

Singleton, całkiem osłupiała, popatrzyła na słuchawkę aparatu. Zawsze sądziła, iż należy do ludzi bardzo opanowanych, ale teraz serce waliło jej jak młotem. Zmusiła się, żeby wziąć kilka głębokich oddechów i odłożyć słuchawkę, na miejsce. Wiedziała, że ludzie czasem odbierają tego typu pogroźki przez telefon. Krążyły pogłoski, że przedstawiciele kierownictwa firmy podobne rozmowy niekiedy zrywają z łóżek w środku nocy. Ale jej się to nigdy wcześniej nie przytrafiło. Tym bardziej ją zdumiało, do jakiego stopnia się przejęła tym telefonem. Znowu zaczerpnęła głęboko powietrza, usiłując w myślach zlekceważyć pogroźki. Sięgnęła po otwarty pojemnik z jogurtem, lecz tylko zajrzała do środka i zaraz go odstawiła. Dotarło do niej nagle, że jest w domu całkiem sama, a nawet nie opuściła żaluzji.

Pospiesznie obeszła salon, przekręcając żaluzje w oknach. Kiedy stanęła od frontu i wyjrzała na ulicę, w świetle latarni dostrzegła bez trudu wielkiego niebieskiego sedana zaparkowanego na wprost jej domu.

Wewnątrz siedziało dwóch mężczyzn.

Z odległości kilkudziesięciu metrów wyraźnie widziała ich twarze za przednią szybą auta. Obaj patrzyli w jej kierunku.

Cholera!

Casey szybko podeszła do drzwi, przekręciła zasuwkę i założyła łańcuch zabezpieczający. Kiedy włączała alarm przeciwwłamaniowy, dostrzegła, że roztrzęsione palce ma miękkie jak z waty. Następnie wyłączyła światło w salonie i wzdłuż ściany zakradła się znowu do okna.

Tamci nadal siedzieli w samochodzie, lecz obecnie rozmawiali ze sobą. Mówili chyba o niej, gdyż jeden wskazał jej dom.

Na palcach wróciła do kuchni i wygrzebała z torebki pojemnik z pieprzową mieszanką łzawiącą. Ściągnęła z niego kapturek. Drugą ręką zdjęła ze ściany telefon i wycofała się do jadalni, na tyle daleko, na ile pozwalała długość kabla. Nie spuszczać z oczu stojącego na ulicy auta, zadzwoniła na policję.

Kiedy zgłosił się dyżurny, podała swoje nazwisko i adres.

- Przed moim domem siedzi w samochodzie dwóch podejrzanych mężczyzn. Obserwowali mnie już rano. A teraz odebrałam telefon z pogrożkami.

- Tak, rozumiem. Czy jest pani sama w domu?

- Tak.

- W porządku. Proszę dokładnie zaryglować drzwi i włączyć alarm, jeśli go pani ma. Patrol niedługo się tam zjawi.

- Pospieszcie się - rzuciła błagalnym tonem. Obaj nieznajomi wysiedli z samochodu. Wolnym krokiem ruszyli w stronę domu.

Byli ubrani sportowo, w bawełniane koszulki i dżinsy, ale wyglądali schludnie i porządnie. Przed domem się rozdzielili: jeden poszedł dalej chodnikiem prowadzącym na tylne podwórze, drugi skręcił na ukos przez frontowy trawnik. Casey poczuła, że serce podchodzi jej do gardła. Nie mogła sobie przypomnieć, czy zamknęła tylne drzwi. Kurczowo ściskając w dłoni pojemnik z mieszanką łzawiącą, wycofała się do kuchni, zgasiła tu światło i przemknęła korytarzem obok sypialni w stronę tylnego wyjścia. Przez szybę w drzwiach zauważyła, iż mężczyzna stanął na skraju podwórka. Ciekawie rozglądał się dookoła. Kiedy po chwili spojrzał w kierunku domu, Singleton błyskawicznie przykucnęła i założyła łańcuch zabezpieczający drzwi.

Złowiła cichy odgłos kroków zbliżających się do wejścia. Zadarła głowę i popatrzyła na przeciwległą ścianę. Tutaj także znajdowała się numeryczna klawiatura urządzenia alarmowego, wyróżniał się na niej duży czerwony przycisk

opatrzony napisem: ALARM. Gdyby go wcisnęła, uruchomiłaby denerwujący, jazgotliwy sygnał. Tylko czy to by wystarczyło do odstraszenia intruza? Nie potrafiła ocenić. Gdzie jest ten cholerny policyjny patrol? - myślała gorączkowo. Ile jeszcze trzeba będzie na niego czekać?

Nagle dotarło do niej, że kroki na zewnątrz umilkły. Powoli i ostrożnie wyprostowała się i zerknęła ponad krawędzią okienka w drzwiach.

Mężczyzna stał na drugim końcu podwórza. Po raz ostatni rozejrzał się uważnie, po czym zawrócił i ruszył z powrotem chodnikiem prowadzącym na ulicę.

Casey, nisko pochylona, przebiegła na palcach do jadalni i wyjrzała przez okno od frontu. Drugiego mężczyzny nigdzie nie było przed domem. Gdzie on się podział? - pomyślała, czując narastające przerażenie. Tamten wyłonił się nagle zza rogu, obrzucił uważnym spojrzeniem cały fronton i także ruszył z powrotem do samochodu. Ten pierwszy już siedział na przednim fotelu, obok miejsca kierowcy. Drugi otworzył drzwi i wsunął się za kierownicę. Kilka sekund później za niebieskim sedanem stanął biało-czarny radiowóz policyjny. Obaj mężczyźni obejrzeni się zdziwieni, lecz nadal siedzieli spokojnie w samochodzie. Gliniarze omietli ich wóz snopem światła z reflektora, wreszcie dowódca patrolu wysiadł i ostrożnie zbliżył się do podejrzanego auta od strony kierowcy. Przez pewien czas rozmawiał z obydwoma typkami, wreszcie nakazał im wysiąść. Cała trójka ruszyła w kierunku jej domu.

Kiedy rozległ się dzwonek, Casey wyjrzała na zewnątrz.

- Przepraszam, czy pani nazywa się Singleton? - zapytał młody policjant z patrolu.

- Tak.

- I pracuje pani w zakładach Norton Aircraft?

- Owszem, ale...

- Ci panowie są z zakładowych służb ochrony. Twierdzą, że otrzymali polecenie, by panią ochraniać.

- Co takiego? - zdumiała się Casey.

- Chce pani obejrzeć ich legitymacje służbowe?

- Tak... Chętnie.

Gliniarz poświecił latarką, podczas gdy obaj mężczyźni wyciągnęli w jej kierunku swoje identyfikatory. Nie ulegało wątpliwości, że są to ochroniarze z zakładów Nortona.

- Przepraszamy za kłopot, proszę pani - odezwał się jeden z nich. - Sądziliśmy, że panią uprzedzono. Dostaliśmy rozkaz, aby dokładnie sprawdzać co godzinę teren wokół domu. Mam nadzieję, że to pani nie przeszkadza.

- Nie... Wszystko w porządku.

- A zatem sprawa została wyjaśniona? - spytał policjant.

-Tak... Dziękuję-bąknęła zakłopotana Casey, cofając się do wnętrza domu.

- Proszę starannie zaryglować drzwi - rzucił któryś ze strażników.

- A owszem, przed moim domem też zrobili sobie posterunek - warknął Kenny Burne. - Śmiertelnie wystraszyli Mary. O co tu chodzi, do cholery? Według ostatniej ugody związkowcy mieli siedzieć cicho jeszcze przez najbliższe dwa lata.

- Zadzwoń do Mardera - odparła Casey.

- Wszystkim przydzieliłem ochronę - wyjaśnił dyrektor. - Skoro związek zagroził bojkotem prac zespołu, musiałem postawić strażę w stan gotowości. Nie masz się czym martwić.

- Nie rozmawiałeś z Brullem?

- Owszem, przejaśniłem mu parę spraw. Ale na pewno upłynie trochę czasu, zanim ich komitet podejmie jakąś decyzję i wyda nowe polecenia. Do tego czasu wszyscy będziecie pozostawać pod strażą.

- Rozumiem.

- To zwykłe środki ostrożności, nic więcej.

- Tak, jasne.

- Życzę dobrej nocy. Manier odłożył słuchawkę.

Wtorek
GLENDALE
GODZINA 5.45

Obudziła się niezbyt wypoczęta, jeszcze zanim zadzwonił budzik. Włożyła szlafrok, poszła do kuchni, włączyła ekspres do kawy i wyjrzała przez okno. Niebieski sedan stał w tym samym miejscu przy krawężniku, strażnicy siedzieli w środku. Przez chwilę się zastanawiała, czy wyruszyć na swój zwykły poranny bieg, którym codziennie rano pobudzała się do życia. Postanowiła jednak z niego zrezygnować. Nie sądziła, by ktokolwiek ją zaczepił w trakcie joggingu, lecz wolała uniknąć zbędnego ryzyka.

Nalała sobie filiżankę kawy i usiadła w salonie. Wszystko wydało jej się nagle dziwnie odmienione. Jeszcze wczoraj czuła się całkiem bezpieczna w swoim domu, który dzisiaj sprawiał wrażenie ciasnego, odizolowanego od świata i wystawionego na łup złoczyńców. Casey mogła się tylko cieszyć, że akurat w tym tygodniu Allison przebywa pod opieką Jima.

Kilkakrotnie zdarzało jej się już przeżywać trudne chwile w zakładach. Wiedziała, że telefoniczne pogróżki jeszcze o niczym nie świadczą. Niemniej powtarzała sobie w duchu, że musi zachować ostrożność. Już krótko po podjęciu pracy w fabryce Nortona przekonała się dobitnie, iż robotnicy tworzą tu nadzwyczaj zwartą społeczność, o wiele bardziej niż w zakładach Forda. Cóż, Norton Aircraft zaliczały się do nielicznych przedsiębiorstw, gdzie pracownik ze średnim wykształceniem, jeśli tylko brał trochę godzin nadliczbowych, mógł zarobić rocznie nawet osiemdziesiąt tysięcy dolarów. Takie miejsca pracy należały obecnie do rzadkości, toteż współzawodnictwo było bardzo silne. Wszyscy czuli się nadzwyczaj przywiązani do swoich stanowisk. W tej sytuacji związek zawodowy gotów był podjąć wszelkie, nawet niezgodne z prawem działania, skoro zdaniem jego kierownictwa kontrakt z Chinami mógł w bliższej czy dalszej przyszłości doprowadzić do znacznego ograniczenia zatrudnienia.

Casey przyłapała się na tym, że siedząc w wygodnym fotelu, z filiżanką gorącej kawy, zaczyna podświadomie rozważać, czy w ogóle ruszyć się tego dnia z domu. Nie było jednak wyjścia, musiała iść do pracy. Odstawiła więc filiżankę i poszła z powrotem do sypialni, żeby się ubrać.

Kiedy zamknęła drzwi domu i wsiadała do swego mustanga, zwróciła uwagę, że za błękitnym sedanem ochroniarzy zatrzymał się drugi, identyczny wóz. Gdy zaś wyjechała na ulicę i skręciła w stronę zakładów, ten pierwszy ruszył jej śladem.

Zatem Marder wyznaczył jej do ochrony aż dwa oddziały strażników. Jeden miał pilnować domu, podczas gdy drugi strzec jej w czasie drogi do pracy.

Sprawy przedstawiały się chyba znacznie gorzej, niż sądziła.

Wjeżdżała na teren fabryki z niezwykłym dla siebie uczuciem olbrzymiego ciężaru spoczywającego na barkach. Pierwsza zmiana przystąpiła już do pracy, parkingi były pozostawiane. Niebieski sedan towarzyszył jej aż do samej bramy zakładów. Tym razem strażnik przy wjeździe nie kontrolował przepustek. Już z daleka podniósł szlaban i energicznym ruchem ręki dał znać, żeby się nie zatrzymywała. Ochroniarze wjechali na teren tuż za nią. Dopiero gdy zaparkowała wóz przed budynkiem administracyjnym i wysiadła, kierowca sedana wychylił głowę na zewnątrz i pożegnał ją

uprzejmym:

- Życzymy pani miłego dnia.

- Dziękuję.

Ochroniarz uniósł dłoń w geście pozdrowienia i odjechał.

Casey rozejrzała się po terenie. Od południa widok zasłaniała gigantyczna hala numer 64. Od wschodu ciągnęła się równie olbrzymia hala 57, gdzie montowano niniejsze dwusilnikowe odrzutowce. Za nią stała lakiernia, czyli hala numer 121. Po zachodniej stronie ciągnął się szereg hangarów naprawczych, teraz jaskrawo oświetlonych słońcem wychylającym się znad szczytów gór San Fernando. Doskonale znała ten widok, pracowała tu już od pięciu lat. Mimo to dzisiaj na nowo poczuła się przytłoczona ogromem budowli, ogarnęło ją wrażenie zagubienia w jakimś całkiem odludnym miejscu. W czasie drogi do budynku administracyjnego minęła tylko dwie sekretarki, nikogo więcej. Tym bardziej poczuła się osamotniona.

Wzruszyła ramionami, jakby chciała w ten sposób zrzucić z siebie przytłaczający ciężar. Zaczynam się zachowywać jak idiotka, powtarzała w duchu, podczas gdy powinnam skupić się na pracy.

ZAKŁADY NORTONA

GODZINA 6.34

Rób Wong, młody programista z działu urządzeń cyfrowych, odwrócił się od monitora i rzekł:

- Przykro mi, Casey. Niewiele zdołamy się dowiedzieć z zapisów tego rejestratora FDR.
- Mogłam się tego spodziewać.
- Niestety.

Nawet specjalnie jej to nie zaskoczyło. Bloki pamięci stałej rzadko spisywały się tak, jak powinny. Dziennikarzom zazwyczaj wmawiano, że wszelkie błędy są wynikiem katastrofy lotniczej. Nikomu zresztą nie trzeba było tłumaczyć, że jeśli maszyna uderza w ziemię z szybkością prawie tysiąca kilometrów na godzinę, nawet najlepiej zabezpieczone urządzenia do zapisu danych na nośnikach magnetycznych mogą ulec zniszczeniu.

Wśród pracowników przemysłu lotniczego panowała jednak odmienna opinia. W powszechnym mniemaniu wszelkiego typu rejestratory pokładowe były nadzwyczaj zawodne, nawet jeśli samolot nie uległ katastrofie. Dokładał się do tego brak wyraźnych zaleceń FAA, by działanie rejestratorów dokładnie sprawdzać przed każdy lotem. W efekcie kontrolowano je tylko podczas generalnych przeglądów serwisowych, czyli średnio raz w roku. Konsekwencje były więc łatwe do przewidzenia: znaczna część rejestratorów po prostu funkcjonowała wadliwie.

Co gorsza, wszyscy wiedzieli o tym problemie: zarówno Federalny Zarząd Lotnictwa Cywilnego i Służby Lotniczego Nadzoru Technicznego, jak też przewoźnicy oraz producenci samolotów. Kilka lat wcześniej kierownictwo zakładów Nortona zleciło opracowanie statystyki dotyczącej stanu technicznego rejestratorów zamontowanych w samolotach pełniących służbę w liniach lotniczych. Casey znalazła się wówczas w komisji przygotowującej odpowiedni raport, toteż wiedziała dobrze, że według kontroli służb serwisowych tylko jeden na sześć używanych rejestratorów FDR działał prawidłowo.

We wszystkich barach od Seattle po Long Beach, gdzie po pracy spotykali się pracownicy zakładów lotniczych, w różnych dyskusjach jak bumerang powracało pytanie: dlaczego FAA, rygorystycznie przestrzegające obowiązku montowania w samolotach cyfrowych rejestratorów parametrów lotu, nie wyda zarazem przepisów dotyczących ich regularnego sprawdzania i wymieniania. Najczęściej odpowiadano cynicznie, że przedstawicielom zarządu widocznie jest na rękę istniejąca sytuacja. Zresztą logiczne zdawało się wyjaśnienie, iż wobec stale rosnącej agresywności adwokatów występujących w sprawach cywilnych oraz przedstawicieli niezależnych mediów, decydenci przemysłu nie widzą specjalnych korzyści, jakie mogłoby przynieść zastosowanie niezawodnych urządzeń, pozwalających na skuteczne i obiektywne oceny przyczyn wszelkich katastrof.

- Robimy co w naszej mocy, Casey - mruknął Rób Wong. - Ale zapis magnetyczny rejestratora wykazuje znaczne anomalie.

- Co to oznacza?

- Wygląda na to, że połączenie z trzecią szyną danych zostało przerwane jakieś dwadzieścia

godzin przed wypadkiem, stąd na ścieżce zapisu synchronizacyjnego brakuje wielu impulsów.

- Zapisu synchronizacyjnego?

- Aha. Wszystkie dane cyfrowe zapisywane są rotacyjnie, w odrębnych blokach zwanych sektorami. Jeżeli na przykład konkretny bajt dotyczy szybkości samolotu, to następny odczyt powinien zostać zapisany w tym samym miejscu cztery sektory dalej. W całym zapisie odpowiedni fragment bloku danych powinien więc opisywać szybkość. Kiedy wysiada synchronizacja, bajty w sektorach ulegają przesunięciu, co uniemożliwia nam odtworzenie przebiegu lotu. Zaraz ci to pokażę.

Odwrócił się z powrotem do komputera i nacisnął kilka klawiszy.

- Przy prawidłowym zapisie ten program na podstawie danych z rejestratora symuluje przebieg lotu w trójwymiarowej przestrzeni. Oto i nasza maszyna, znajdująca się już w powietrzu.

Na ekranie pojawił się zarys pasażerskiego N-22. Komputer stopniowo wyświetlał różne części maszyny, aż w końcu powstał kompletny obraz samolotu.

- Dobra. Teraz wprowadzimy dane z rejestratora...

Samolot na monitorze nagle przełamał się na pół. Po chwili zniknął i znowu się pojawił: tym razem kadłub był w całości, lecz oderwane zostało lewe skrzydło. Po następnym mignięciu skrzydło obróciło się o 90 stopni, a reszta maszyny pochyliła się na prawy bok. Później niespodziewanie zniknęła cała część ogonowa, po niej przepadła większość kadłuba. Samolot pojawiał się i zniknął, za każdym razem widok był coraz dziwniejszy.

- Widzisz? Program na podstawie zapisu próbuje odtworzyć zachowanie się samolotu, lecz dane są błędnie interpretowane. Parametry dotyczące skrzydła nie pasują do parametrów kadłuba, te zaś nie współgrają z parametrami części ogonowej. Dlatego też otrzymujemy poszarpany, fałszywy obraz.

- Można z tym coś zrobić? - zapytała Casey.

- Spróbujemy odtworzyć ścieżkę synchronizacyjną, ale to trochę potrwa.

- Ile? Marder nie da mi spokoju.

- Trudno powiedzieć, Casey. To nie taka prosta sprawa. A nie macie zapisu z QAR?

- Nie było go na pokładzie.

- No cóż, jeśli tak bardzo ci zależy, spróbuję załadować te dane do symulatora treningowego. Tam jest drugi program do ich obróbki, całkiem niezły. Może on zdoła uporządkować zapis. Wówczas byśmy wiedzieli, co się naprawdę zdarzyło.

- Postaraj się, Rób.

- Nic nie mogę obiecać, Casey - odparł Wong. - W zapisie są naprawdę znaczne luki. Przykro mi.

HALA 64

GODZINA 6.50

Spotkała ziewającego szeroko Richmana na parkingu. Ruszyli razem w stronę wejścia do hali, jasno oświetlonej ukośnymi promieniami wstającego słońca.

- Przedtem byłeś w dziale marketingu, zgadza się?

- Tak. I tam nie trzeba było ściśle przestrzegać godzin rozpoczęcia pracy.

- Czym się zajmowałeś?

- Niczym specjalnym. Edgerton postawił cały dział na nogi w związku z tym planowanym kontraktem z Chinami, toteż panował straszny rwetes, nikt nie miał dla mnie czasu. Podrzucili mi trochę czysto prawniczej, papierkowej roboty dotyczącej współpracy z Hiszpanami.

- Wyjeżdżałeś w delegacje? Richman skrzywił się z niesmakiem.

- Tylko prywatnie.

- Jak to?

- No cóż, skoro w dziale marketingu nie było dla mnie nic do roboty, jeździłem na narty.

- Myślałam, że to żart. Dokąd jeździłeś? - zainteresowała się Casey.

- Ty też jeździsz na nartach? Najchętniej odwiedzam obrzeża Glendale oraz Sun Yalley. To moje ulubione miejsca. Oczywiście, jeśli z jakichś przyczyn nie mogę wyjechać za granicę.

Singleton zrozumiała nagle, że nie odpowiedział jej na pytanie. Tymczasem dotarli do wejścia i wkroczyli na teren hali. Natychmiast zwróciła uwagę, że pracownicy zerkają w jej kierunku z nie skrywaną wrogością, panowała dziwnie napięta atmosfera.

- A co tu się dzieje? Wszyscy nagle dostali wścieklizny? - spytał Richman.

- Działacze związku zawodowego sądzą, że te części zostaną wysłane do Chin.

- W ramach wyprzedaży, czy jak?

- Podejrzewają, że część produkcji zgodnie z warunkami kompensacyjnymi kontraktu będzie przeniesiona do Szanghaju. Pytałam o to Mardera, ale zaprzeczył.

Rozbrzmiał klakson, którego dźwięk przetoczył się echem po hali. Jedna z mniejszych suwnic ożyła nagle. Pierwsza z gigantycznych skrzyń ze spakowanymi narzędziami powoli uniosła się na cienkich stalowych linach dwa metry w górę. Opakowanie zrobione było z grubej sklejki wzmocnionej stalowymi kątownikami. Miało wielkość domu jednorodzinnego i ważyło chyba z pięć ton. Kilkunastu robotników, podtrzymując rękoma brzegi skrzyni, ruszyło niczym żałobna procesja z trumną na ramionach, eskortując pakunek do wrót, przy których czekała ciężarówka z naczepioną wieloosiową platformą.

- Jeśli Marder zaprzecza plotkom, to o co im chodzi?

- Oni mu nie wierzą.

- Naprawdę? Dlaczego?

Casey zerknęła w lewo, gdzie pakowano kolejne skrzynie do transportu. Części wielkiej, pomalowanej na niebiesko platformy narzędziowej najpierw starannie okładano płytami styropianu, po czym oklejano szeroką taśmą i dopiero wówczas ładowano do skrzyń. Dobrze wiedziała, jak ogromnie ważne jest właściwe zabezpieczenie cennych narzędzi. Kilkumetrowej długości elementy platformy musiały być ze sobą spasowane z dokładnością do ułamków milimetra. Zatem ich przetransportowanie wymagało nie lada sztuki. Ponownie spojrzała w stronę skrzyni zawieszonych pod suwnicą.

Robotnicy pilotujący ładunek gdzieś zniknęli.

Skrzynia delikatnie kołysała się na linach, nie dalej niż dziesięć metrów od nich.

- Oho! - mruknęła.

- Co? - zdziwił się Richman. Pchnęła go z całej siły.

- W nogi!

Chłopak poleciał w prawo i znalazł się pod osłoną rusztowania wzniesionego obok częściowo zmontowanego kadłuba. Kiedy odzyskał równowagę, zrobił osłupiałą minę, jakby jeszcze niczego nie rozumiał.

- Zwiewaj! - wrzasnęła Singleton. - Skrzynia się zaraz zerwie!

Wreszcie rzucił się do ucieczki. Casey usłyszała za sobą trzask pękającej płyty ze sklejki i głośny metaliczny zgrzyt nadwreżonych stalowych lin. Pierwsza z nich pękła i ładunek zwisał ukosem. Także zdążyła dać nura za rusztowanie, zanim puściła druga lina i skrzynia z ogłuszającym trzaskiem wylądowała na betonowej posadzce hali. Odłamki sklejki niczym pociski ze świstem wystrzeliły na wszystkie strony. Zapakowany element platformy zakołysał się na boku i w końcu znieruchomiał, zanim jeszcze ucichło echo wypełniające ogrom hali.

- Matko Boska! - jęknął Richman, lękliwie zerkając przez ramię na Singleton. - Co się stało?

- My to nazywamy aktywnym działaniem związków zawodowych.

Z wielkiej chmury kurzu otaczającej rozbitą skrzynię wyłonili się jacyś biegający ludzie. Rozbrzmiewały okrzyki, wołania o pomoc. Po chwili całą halę wypełnił głośny jazgot dzwonek alarmowych. Pod przeciwległą ścianą budynku Casey zauważyła Douga Doherty'ego, który smętnie kiwał głową.

Richman wykręcił szyję i po chwili wyciągnął z pleców swej marynarki dziesięciocentymetrowej długości drzazgę.

- Jezu - syknął.

Błyskawicznie zdjął marynarkę, przyjrzał się jej uważnie, w końcu wetknął palec w powstałą dziurę.

- To było tylko ostrzeżenie - powiedziała Singleton. - A przy okazji uległa zniszczeniu platforma narzędziowa. Teraz trzeba będzie wszystkie części rozpakować, dokonać napraw i precyzyjnie poskładać od nowa całą platformę. Tym samym transport opóźni się co najmniej o miesiąc.

Wśród robotników zgromadzonych wokół rozbitej skrzyni pojawili się rozgorączkowani inżynierowie w białych koszulach i krawatach.

- Co oni tam robią? - zainteresował się Richman.

- Spisują nazwiska pracowników, którzy mieli nadzorować załadunek. Im się dostanie, ale to i tak niczego nie zmieni. Jutro można oczekiwać kolejnego wypadku. Nie ma sposobu, aby powstrzymać takie działania sabotażowe.

- Dla kogo było to ostrzeżenie? - spytał, wkładając z powrotem marynarkę.

- Dla zespołu IRT. Przesłanie jest oczywiste: musimy zawsze się oglądać i patrzeć do góry. Trzeba będzie uważać na spadające klucze, uskakiwać przed rozjeżdżonymi wózkami. Wszystko się może zdarzyć, ilekroć któreś z nas wejdzie na halę. Po prostu należy zachować maksymalną ostrożność.

Od grupy mężczyzn otaczających rozbitą skrzynię odłączyło się nagle dwóch robotników, którzy ruszyli w stronę Casey. Pierwszy z nich był olbrzymem w dżinsach i czerwonej flanelowej koszuli w kratę, drugi, niższy i szczuplejszy, w baseballowej czapce, trzymał w ręku ciężki łom i wymachiwał nim przy nodze jak maczugą.

- Oho! Uwaga! - rzucił Richman.

- Tak, widzę - mruknęła Singleton, która nie miała najmniejszego zamiaru uciekać przed dwoma związkowymi bojówkarzami.

Tamci szli jednak prosto na nią. Nagle drogę zastąpił im któryś z majstrów, trzymający w dłoni gruby notatnik. Stanowczym tonem kazał im pokazać swoje identyfikatory. Obaj przystanęli i wdali się z nim w jakąś rozmowę, bez przerwy zerkając złowrogo w kierunku Casey.

- Chyba już nic nam z ich strony nie grozi - orzekła. - Za godzinę znajdą się poza terenem zakładów.

Zrobiła parę kroków do przodu i spomiędzy pogruchotanych kawałków sklejki wyciągnęła swoją teczkę.

- Chodźmy - zwróciła się do Richmana. - jesteśmy już spóźnieni.

HALA 64/IRT

GODZINA 7.00

Głośno szurając krzesłami po podłodze, wszyscy zajęli miejsca przy okrągłym stole.

-W porządku-rzekł Marder-zaczynamy. Pewnie już wiecie, że związkowcy podjęli działania zmierzające do opóźnienia naszego dochodzenia. Nie dajcie się wciągnąć w te rozgrywki, skoncentrujcie się na pracy. Najpierw omówimy warunki atmosferyczne.

Sekretarka rozdała wszystkim odbitki raportu meteorologicznego z centrum kontroli lotów w Los Angeles. Maszynopis opatrzony był nagłówkiem: FEDERALNY ZARZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO / RAPORT W SPRAWIE WYPADKU LOTNICZEGO.

Casey przebiegła go szybko wzrokiem:

WARUNKI ATMOSFERYCZNE

WARUNKI W TYM SAMYM REJONIE I CZASIE. KIEDY NASTĄPIŁ WYPADEK

Boeing 747/R, lot JAL054, przelatywał tą samą trasą, na pułapie o 300 metrów wyższym, 15 minut przed TPA545. Załoga JAL054 nie zauważyła żadnych turbulencji powietrza.

OSTATNI MELDUNEK Z REJONU PRZED WYPADKIEM Boeing 747/R, lot UAL829, lecący na pułapie 11500 metrów, donosił o umiarkowanym, porywistym wietrze z pozycji 40 N 165 E, czyli 120 mil na północ, 14 minut przed wypadkiem TPA545. Załoga UAL829 nie zauważyła żadnych turbulencji powietrza.

PIERWSZY MELDUNEK Z REJONU PO WYPADKU

AAL722, lecący na pułapie 11500 metrów, donosił o stałym umiarkowanym wietrze z pozycji 39 N 170 E, czyli dokładnie z tej samej pozycji, gdzie nastąpił wypadek TPA545, około 29 minut później. Załoga AAL722 nie zauważyła żadnych turbulencji powietrza.

- Wciąż jeszcze nie mamy danych satelitarnych, ale moim zdaniem ten raport świadczy sam za siebie. Żadna z trzech załóg przebywających w tym samym rejonie nie meldowała o turbulencji, a jedynie o mniej czy bardziej umiarkowanym wietrze. Na tej podstawie wnioskuję o wykluczenie turbulencji jako ewentualnej przyczyny zdarzenia.

Wszyscy przy stole zgodnie pokiwali głowami. Nikt się nie sprzeciwił.

- Czy ktoś ma jakieś uwagi w kwestii tego raportu?

- Tak - odezwała się Singleton. - Rozmawiałam z pasażerami w szpitalu. Wszyscy twierdzili, że napis o konieczności zapięcia pasów nie zapalił się nawet na chwilę.

- Tak. To by przesądzało sprawę warunków atmosferycznych. Przyczyną wypadku nie mogła być turbulencja powietrza. Co mówią dane z FDR?

- W zapisie występują anomalie - odparła Casey. - Informatycy wciąż nad nimi pracują.

- Jakie są wnioski po oględzinach samolotu?

- W środku nastąpiły olbrzymie zniszczenia - odpowiedział Doherty. - Ale na zewnątrz nie ma żadnych śladów katastrofy.

- Krawędzie natarcia skrzydeł?

- Nie zauważyliśmy niczego szczególnego. Kiedy dzisiaj samolot znajdzie się na terenie zakładów, dokładniej przyjrę się hydraulice i elektrycznym sterownikom płatów. Ale do tej pory niczego nie znaleźliśmy.

- Sprawdzaliście działanie usterzenia?

- Pracuje bez zastrzeżeń.

- Przyrządy pokładowe?

- Be Zet.

- Ile razy wykonywaliście test?

- Po tym, jak Casey przedstawiła nam relacje pasażerów, powtórzyliśmy kontrolę działania sterów. Próbowaliśmy znaleźć jakąkolwiek usterkę. Bez rezultatu.

- Co to za relacje, Casey? Możesz na podstawie tych rozmów wyciągnąć jakieś wnioski?

- Owszem. Pewna kobieta opisała dość szczegółowo stłumiony, basowy szum, dobiegający od strony skrzydła przez dziesięć do dwunastu sekund...

- Jasna cholera! - syknął Marder.

- ...później samolot zaczął się lekko wznosić, następnie runął ku ziemi...

- Niech to szlag trafi!

- ...po czym wszedł w klasyczne łopotanie. Marder wpatrywał się w nią uważnie.

- Chcesz powiedzieć, że znowu mamy kłopoty ze slotami? Czyżby ten problem nie został usunięty raz na zawsze?

- Nie wiem - odparła Singleton. - Jedna ze stewardes zeznała, że według słów kapitana nastąpiło samorzutne opadnięcie slotów, które stało się zarazem przyczyną kłopotów z autopilotem.

- Rany boskie! To jeszcze dołożył się do tego autopilot?

- Brednie! - warknął Burne. - Kapitan zmienia relację co pięć minut. Najpierw zawiadomił wieżę kontroli, że wpadł w nadzwyczaj silną turbulencję, a potem zakomunikował stewardesie, iż nastąpiło samorzutne opadnięcie slotów. Mogę się założyć, że przed zwierzchnikami z macierzystych linii będzie opowiadał jeszcze co innego. Nikt nie wie na pewno, co tam się stało.

- Wygląda jednak na to, że zawiniły sloty - oznajmił Marder.

- Niemożliwe. Ta kobieta, z którą rozmawiała Casey, nie umiała określić, czy ten szum dochodził ze skrzydła, czy też od strony silników. Zgadza się?

- Tak, to prawda - przyznała Singleton.

- A kiedy wyjrzała przez okno na skrzydło, wcale nie zauważyła, żeby sloty były opuszczone. Gdyby opadły, musiałyby przecież zwrócić na to uwagę.

- To też prawda.

- Nie widziała jednak silników, ponieważ z jej miejsca widok zasłaniało skrzydło. Nie można zatem wykluczyć, że włączyły się odwracacze ciągu - kontynuował Burne. - Przy szybkości podróży odwrócenie ciągu dałoby podobny, basowy stłumiony huk. Później nagle samolot wytraciłby prędkość i zwał się w dół, może nawet przekoziołkował. Gdyby w takiej sytuacji kapitan dał za duży gaz, na pewno by przeciągnął. W sumie efekt byłby niemal identyczny.

- Czy cokolwiek potwierdza odwrócenie ciągu silników? - zapytał Marder. - Są jakieś ślady na tulejach? Może na łopatkach turbin?

- Sprawdzaliśmy wczoraj, ale nie znaleźliśmy żadnych uszkodzeń - odparł Burne. - Dzisiaj zrobimy badania ultrasonograficzne i rentgenowskie. Jeśli pozostały jakiegokolwiek ślady, powinniśmy

je wykryć.

-W porządku. Zatem na pierwszy ogień idą sloty i odwracacze ciągu. Ale i tak mamy wciąż za mało danych. Co z zapisami rejestratorów, Ron? Czy nasuwają się już jakieś wnioski?

Wszyscy popatrzyli na Smitha. Ten, jakby speszony, zwiesił nisko głowę i wcisnął ją w ramiona. Dopiero po dłuższej chwili głośno odchrząknął.

- O co chodzi? - spytał Marder.

- Jeśli mam być szczery, John, to znaleźliśmy niezgodność wskazań położenia slotów w danych rejestratora FDAU.

- Zatem nastąpiło ich opadnięcie?

- No cóż, prawdę mówiąc...

- I to z ich powodu samolot wpadł w łopotanie, przez co pasażerów wyrzuciło z foteli, wielu doznało obrażeń, a trzy osoby zginęły! Czy to właśnie chcesz powiedzieć?

Zapadło milczenie.

- Rany Chrystusa! Co się z wami dzieje? Sądziłem, że ten problem został raz na zawsze rozwiązany cztery lata temu! A teraz chcecie mi wmówić, że jest inaczej?!

Wszyscy z napięciem wbijali wzrok w stół. Nagły wybuch wściekłości dyrektora wprowadził ich w zakłopotanie.

- Szlag by to trafił!

- Uspokój się, John-rzekł w końcu Trung pojednawczym tonem.-Nie zapominaj o bardzo ważnym czynniku, autopilocie.

Na dłużej zapadła cisza.

Marder wpatrywał się w Wietnamczyka, wreszcie rzucił:

- Więc co z tym autopilotem?

- Gdyby nawet przy szybkości podróży nastąpiło opadnięcie slotów, autopilot powinien utrzymać sterowność maszyny. Ostatecznie jest zaprogramowany na kompensowanie wszelkich tego typu błędów pilota. Gdyby więc sloty opadły samorzutnie, autopilot musiałby zadziałać, alarmując zarazem kapitana o konieczności ich wciągnięcia. Ale samolot w mniejszym czy większym stopniu zachowałby stabilność i pasażerom nic by się nie stało.

- To może lecieli z wyłączonym autopilotem?

- Wszystko na to wskazuje. Tylko dlaczego?

- Widocznie autopilot wcześniej zaczął szwankować - rzekł Marder. - Być może jest jakiś błąd w programie.

Trung skrzywił się z niesmakiem.

- Takie rzeczy się zdarzają-ciągnął dyrektor. - Przypomnij sobie wypadek maszyny USAir w Charlotte w ubiegłym roku. Wówczas autopilot wprowadził samolot w ostry, nie kontrolowany zakręt.

- Owszem, lecz wcale nie zawinił wtedy błąd w programie. Serwis wymontował główny komputer kontroli lotu do sprawdzenia, a podczas instalacji nie wepchnięto go do końca w obudowę i nie wszystkie styki prawidłowo kontaktowały. Autopilot usiłował korygować położenie sterów, lecz impulsy nie docierały do właściwych urządzeń wykonawczych.

- Ale stewardesa z Pięćset Czterdzieści Pięć powiedziała, że kapitan musiał walczyć z autopilotem o przejęcie kontroli nad maszyną.

- I tego należałoby się spodziewać - odparł Trung. - Kiedy tylko samolot zaczął się wznosić,

autopilot musiał zareagować błyskawicznie. Ewidentny błąd w ustawieniu slotów nakazał komputerowi działać tak, jakby nie było pilota za sterami.

- Czy potwierdzają to zapisy rejestratorów?

- Oczywiście. Wskazują, że autopilot dokładnie co trzy sekundy próbował doprowadzić samolot z powrotem do warunków pełnej stabilności. Podejrzewam, że w tej sytuacji kapitan rzeczywiście miał olbrzymie kłopoty z przejęciem kontroli nad maszyną.

- Nie zapominaj, że to doświadczony pilot.

- Tym bardziej mnie to skłania do przyznania racji Kenny'emu-oświadczył Trung. - Po prostu nie wiemy, co się naprawdę wydarzyło w kabinie pilotów.

Tym razem wszyscy popatrzyli na Mike'a Lee, przedstawiciela linii lotniczych.

- Co ty na to, Mike? - zapytał Marder. - Wiesz już, kiedy będziemy mogli porozmawiać z kapitanem?

Lee westchnął teatralnie.

- Wiecie co? Nieraz uczestniczyłem w podobnych naradach i zauważyłem, że zwykle usiłuje się obarczyć winą nieobecnych. Widocznie już taka jest ludzka natura. Próbowałem wam wytłumaczyć, dlaczego załoga musiała tak szybko wracać do kraju. Wszystkie dostępne informacje potwierdzają, że kapitan jest naprawdę doskonałym pilotem. Oczywiście, to wcale nie świadczy, że nie mógł popełnić błędu. Ale ponieważ kłopoty ze slotami zdarzały się w waszym samolocie już parokrotnie, w pierwszej kolejności doszukiwałbym się przyczyn wypadku w wadach konstrukcyjnych. I solidnie bym się do tego przyłożył.

- Tak też postępujemy - odparł Marder. - Wszystko dokładnie sprawdzimy, ale...

- Chyba nie leży w niczym interesie szukanie kozła ofiarnego - przerwał mu Lee. - Rozumiem, że przede wszystkim macie na uwadze kontrakt z Chinami. Motywy są oczywiste. Ośmielę się jednak przypomnieć, że linie Trans-Pacific także należą do znaczących klientów tejże firmy. Dotychczas kupiliśmy dziesięć samolotów Nortona i złożyliśmy już zamówienie na dwanaście następnych. Bez przerwy uruchamiamy nowe połączenia i zawieramy dwustronne umowy z lokalnymi przewoźnikami. Chyba nie sadszicie, że w tej sytuacji zależałoby nam na złej sławie. Tak samo nie chcemy rzucać cienia na wasze maszyny, które wykorzystujemy, jak i na personel naszych linii. Mam nadzieję, że wyrażam się jasno.

- Jak cholera - podsumował Marder. - Chyba sam nie zdołałbym tego lepiej ująć. W takim razie sądzę, że wszystko jest jasne. Zatem do roboty. I przypominam, że chcę uzyskać jednoznaczną odpowiedź.

BUDYNEK 202 / DZIAŁ SYMULATORÓW LOTU

GODZINA 7.59

- Lot Pięćset Czterdzieści Pięć? - mruknął Felix Wallerstein. - To zadziwiające. Nadzwyczaj zadziwiające.

Wallerstein był siwowłosym, niezwykle szarmanckim Niemcem z Monachium, Kierował programem szkolenia pilotów oraz programowaniem symulatorów z przysłowiową niemiecką precyzją.

- Dlaczego uważasz, że to zadziwiające? - spytała Casey.

- Ponieważ... - urwał i wzruszył ramionami. - Nie rozumiem, jak mogło do tego dojść. To niepojęte.

Wkroczyli do największej sali budynku oznaczonego numerem 202, gdzie stały dwa olbrzymie symulatory lotu. Każdy z nich, służący do szkolenia na innym typie produkowanego przez zakłady Nortona samolotu, przypominał odciętą część dziobową maszyny zainstalowaną na szeregu siłowników hydraulicznych.

- Sprawdziłeś dane z rejestratora? Rób mówił, że być może na symulatorach uda się zlikwidować anomalie zapisu.

- Próbowałem, ale bez rezultatu. Zaryzykowałbym twierdzenie, że cały ten zapis jest bezużyteczny. A co z danymi Q AR?

- Nie mieli go na pokładzie.

- Ach tak. - Wallerstein ponownie westchnął ciężko.

Podeszli do stanowiska kontrolnego pod boczną ścianą sali, na które składał się cały ciąg monitorów rozmieszczonych nad klawiaturą komputera. Można było stąd programować różne sytuacje w powietrzu, z którymi musiał sobie radzić szkolony pilot. W tej chwili wykorzystane były oba symulatory.

- Wszystko wskazuje na to, Feliksie, że znowu mamy do czynienia z samorzutnym opadnięciem slotów. Podejrzewa się też nieumyślne uruchomienie odwracaczy ciągu.

- Naprawdę? - zdziwił się Niemiec. - To jednak niczego nie wyjaśnia.

- Pamiętasz, że parę razy mieliśmy już kłopoty ze slotami...

- Owszem, ale problemy zostały na dobre usunięte, Casey. Poza tym opadnięcie slotów nie tłumaczy wcale tak straszliwych skutków wypadku. Czy do tej pory z tego powodu ginęli pasażerowie? Nie. Absolutnie nie mogły tego spowodować sloty.

- Jesteś pewien?

- Całkowicie. Zaraz ci to udowodnię. - Zwrócił się do instruktora siedzącego przy konsoli. - Kogo mamy w symulatorze N-22?

- Ingrama, pierwszego oficera z linii Northwest.

- Jakie osiąga wyniki?

- Przeciętne, ale do tej pory wylatał zaledwie około trzydziestu godzin. Jeden z bocznych monitorów ukazywał twarz trzydziestoparoletniego mężczyzny siedzącego w fotelu pilota w symulatorze.

-- A gdzie obecnie się znajduje? - zapytał Felk.

- Zaraz sprawdzę. - Instruktor odwrócił się do pulpitu. - Nad Atlantykiem. Leci na poziomie trzysta trzydzieści z prędkością ośmiu dziesiątych Macha.

- Doskonale. Zatem znajduje się na pułapie jedenastu tysięcy metrów i leci z prędkością prawie tysiąca kilometrów na godzinę. Zapewne siedzi beczynnienie od pewnego czasu, ponieważ nic szczególnego się nie dzieje. Z pewnością jest rozluźniony, może nawet znudzony.

- Tak, to jasne - przyznał instruktor.

- Świetnie. W takim razie proszę zasymulować opadnięcie slotów w maszynie pana Ingrama.

Instruktor nacisnął kilka klawiszy komputera.

- Teraz uważaj - rzekł Felix do Casey.

Pilot widoczny na ekranie monitora jeszcze przez chwilę siedział wygodnie rozparty w fotelu, zaraz jednak pochylił się do przodu i zmarszczył brwi, obrzucając spojrzeniem wskazania przyrządów.

Felix wskazał inny monitor.

-Tu można obserwować to samo, co widzi pilot w symulatorze. O, proszę, na ekranie głównego komputera zajaśniał napis informujący o wypuszczeniu slotów. I pilot to zauważył. Tymczasem maszyna powinna się zacząć stopniowo wznosić...

Zaszumiały siłowniki hydrauliczne i dziób symulatora rzeczywiście uniósł się wyraźnie o kilka stopni.

- Jak należało się spodziewać, pan Ingram sprawdza położenie dźwigni regulującej sloty. Ale ponieważ ta jest w pozycji podniesionej i zablokowanej, wzbudza to jego niepokój. W takiej sytuacji pilot musi dojść do wniosku, że nastąpiło samorzutne opadnięcie slotów...

Dziób symulatora wciąż był uniesiony ku górze.

- Zatem pan Ingram poczyną się zastanawiać. Zwróć uwagę, że ma na to wystarczająco dużo czasu. Autopilot w pełni panuje nad maszyną. Ciekawe, co teraz... No proszę, pan Ingram zdecydował się przystąpić do działania. Opuścił dźwignię i ponownie ją podniósł... Próbuje wsunąć sloty na miejsce. Ale to, rzecz

jasna, nie pomaga. Teraz musi więc dojść do wniosku, że w samolocie nastąpiła jakaś awaria. Niemniej zachowuje spokój. Rozmyśla gorączkowo... Co powinien uczynić?... Oho, przeprogramowuje autopilota... Poleca zejść na niższy pułap i zredukować prędkość... Bardzo słuszna decyzja... Samolot nadal leci z uniesionym nosem, ale zmienione parametry zapewniają mu większą stabilność w powietrzu... Pan Ingram po raz drugi opuszcza i podnosi dźwignię sterowania slotami...

- Czy mogę go już wyciągnąć z opresji? - zapytał instruktor.

- Chyba tak - rzekł Felix. - Udowodnił nam, że potrafi właściwie zareagować w krytycznej sytuacji.

Tamten szybko wystukał polecenie na klawiaturze i po chwili symulator wrócił do poziomu.

- Sama widziałas, że pilot poradził sobie bez trudu. Po wylądowaniu powinien sporządzić notatkę dla obsługi naziemnej, a tymczasem spokojnie kontynuować rejs do Londynu.

- Ale przez cały czas miał włączonego autopilota - zauważyła Casey. - Co by się stało, gdyby go wyłączył?

- Czemu miałyby to robić? Znajduje się nad oceanem, w całkiem stabilnych warunkach podróży. Autopilot prowadził maszynę co najmniej od pół godziny.

- Załóżmy jednak, że to uczynił.

Felix wzruszył ramionami i zwrócił się do instruktora:

- Wyłącz autopilota.

- Już się robi.

Z głośnika doleciał terkot dzwonka alarmowego. Widoczny na monitorze pilot błyskawicznie wychylił się z fotela i zacisnął palce na kole sterowym. Brzęczyk umilkł, wewnątrz symulatora zapadła cisza. Ingram siedział wyprostowany, pewnie trzymając w dłoniach stery.

- Teraz pilot sam prowadzi maszynę?

- Tak - odparł instruktor. - Znajduje się na pułapie dziewięciu tysięcy ośmiuset metrów i leci z prędkością siedmiu dziesiątych Macha.

- W porządku. Proszę mu ponownie opuścić sloty. Instruktor wcisnął parę klawiszy.

Na ekranie ukazującym tablicę przyrządów ponownie zajaśniał napis ostrzegający o wypuszczeniu slotów, który po dwunastu sekundach z żółtego stał się biały. Casey przeniosła wzrok na lewy monitor. Pilot wpatrywał się we wskazania instrumentów, musiał zauważyć ów napis.

- Maszyna znowu zaczyna się stopniowo wznosić - komentował Felix - ale tym razem pan Ingram musi sobie sam radzić z problemem... I proszę, opuszcza stery... Powoli, delikatnie... Doskonale. Wciąż panuje nad samolotem.

Odwrócił się do Casey.

- Sama widziałaś. - Rozłożył ręce. - Teraz już rozumiesz, dlaczego nazwałem wypadek TransPacific zadziwiającym. Jego przyczyną nie mogło być opadnięcie slotów. Nie wierzę też w awarię odwracaczy ciągu. Tak czy inaczej, autopilot powinien zapanować nad maszyną i utrzymać ją na kursie. Uwierz mi, Casey, że to, co się tam stało, chyba na zawsze pozostanie tajemnicą.

Kiedy wyszli przed budynek, Felix wskazał deskę surfingową przymocowaną na dachu dżipa.

- Kupiłem sobie nową deskę Henleya - rzekł z dumą. - Chcesz obejrzeć?

- Daj spokój. Marder już robi piekło.

- Naprawdę? To niech robi. Taka jego rola.

- Co twoim zdaniem mogło się przydarzyć podczas lotu Pięćset Czterdzieści Pięć?

- No cóż, będę z tobą szczerzy. N-22 jest dosyć czuły. Gdyby faktycznie nastąpiło samorzutne opadnięcie slotów przy szybkości podróży, a zarazem autopilot był wyłączony, różne rzeczy mogłyby się wydarzyć. Chyba pamiętasz końcowe wnioski raportu sprzed trzech lat? Byłaś wtedy w komisji badającej przyczyny wysuwania się slotów podczas rejsu.

- Tak, pamiętam - mruknęła Singleton w zamyśleniu. - Specjalny zespół ekspertów badał wówczas charakterystykę stabilności N-22 w różnych warunkach. Lecz jeśli się nie mylę, Feliksie, tenże zespół orzekł, że sterowność samolotu nie odbiega znacząco od parametrów innych podobnych maszyn.

- Zgadza się - przyznał Niemiec. - Pilotowanie samolotu nie nastęrcza większych problemów. Sterowność wszystkich współczesnych odrzutowców zapewniają komputery. Nawet najprostszego wojskowego myśliwca nie dałoby się prowadzić bez ich pomocy. Tym bardziej że myśliwce są nadzwyczaj niestabilne. Samoloty pasażerskie zdecydowanie wolniej reagują na stery, lecz nawet w

ich wypadku niezbędna jest elektroniczna kontrola chociażby dozowania paliwa, utrzymywania stałego pułapu, regulacji ciągu silników. W każdej sekundzie lotu komputery nieustannie wprowadzają różne poprawki, aby utrzymać samolot w stabilnej pozycji na kursie.

- Masz rację, ale przecież bez autopilota również można prowadzić samolot.

- Oczywiście. Zresztą taki jest główny cel szkolenia pilotów w naszym ośrodku. Chciałem tylko podkreślić, że skoro N-22 jest bardzo czuły na stery, w wypadku samorzutnego wznoszenia się maszyny pilot powinien bardzo delikatnie korygować położenie sterów. Jeśli zareaguje zbyt gwałtownie, samolot zwali się dziobem w dół. W takiej sytuacji musiałby zwiększyć ciąg i ściągnąć stery do siebie, ale znowu powoli i delikatnie, bo gdy zrobi to za nerwowo, przeciągnie maszynę i ta z ostrego wznoszenia ponownie zwali się ku ziemi. A właśnie to się przydarzyło załodze TransPacific.

- Twierdzisz zatem, że był to błąd pilota?

- Wszystko skłania do takiego wniosku. Tyle tylko, że samolot prowadził John Chang.

- To dobry pilot?

- Nie - rzucił Felix. - Chang jest wyjątkowym pilotem. W tym budynku widywałem za sterami wielu lotników, niektórych obdarzonych prawdziwym talentem, nie tylko mających odpowiednią wiedzę i doświadczenie, lecz także odznaczających się błyskawicznym refleksem. To nie jest tylko kwestia umiejętności. Trzeba jeszcze mieć coś w rodzaju instynktu. A John Chang należy chyba do pięciu najlepszych pilotów, jacy kiedykolwiek odwiedzili nasz ośrodek, Casey. Stąd też ośmielałem się twierdzić, że przyczyną wypadku lotu Pięćset Czterdzieści Pięć nie mógł być błąd kapitana. Jeśli za sterami siedział John Chang, to możemy wykluczyć taki prosty, niemal szkolny błąd pilota. Przykro mi, Casey, ale w tym wypadku przyczyn należy szukać w wadach konstrukcyjnych samolotu. Coś musiało się z tą maszyną stać.

PRZED HANGAREM NUMER 5

GODZINA 9.15

Singleton ruszyła przez rozległy parking, pogrążona w rozmyślaniach.

- Jaki stąd wniosek? - zapytał po pewnym czasie Richman. - Dokąd to nas prowadzi?

- Donikąd.

Bez względu na to, jak starała się uporządkować zgromadzone fakty, ciągle dochodziła do tego samego wniosku: Przyczyna wypadku pozostawała tajemnicą. Początkowo pilot oznajmił, że wpadł w rejon silnych turbulencji, ale faktycznie nic takiego nie było. Relacja jednej z poszkodowanych pasażerek świadczyła wyraźnie, że w trakcie lotu nastąpiło opadnięcie slotów, lecz i one nie mogły spowodować tak tragicznych skutków. Stewardesa dodała, że kapitan musiał toczyć walkę z autopilotem o przejęcie kontroli nad maszyną, ale według Trunga coś takiego mogło się przytrafić jedynie żółtodziobom. Teraz zaś Felix potwierdził, że Chang był wyróżniającym się pilotem.

Pozostawała zagadka.

Dotychczasowe śledztwo rzeczywiście prowadziło donikąd.

Richman w milczeniu szedł obok niej. Od samego rana zachowywał się nadzwyczaj poważnie. Sprawiał takie wrażenie, jakby wypadek TPA545, który jeszcze wczoraj tak bardzo go intrygował, nagle przestał mieć dla niego większe znaczenie.

Ona jednak nie mogła dać za wygraną. Wcześniej wielokrotnie czuła się tak samo zapędzona w ślepią uliczkę. Wcale jej nie dziwiło, że pierwsze zebrane informacje wydają się sprzeczne ze sobą. Wiedziała dobrze, że zazwyczaj przyczyną katastrofy nie jest jeden, łatwy do odgadnięcia błąd czy też awaria jakiegoś urządzenia. Często dochodzenia IRT ujawniały cały ciąg wydarzeń, w których jedno pociągało za sobą następne. W efekcie końcowe raporty zespołu niejednokrotnie opisywały dość złożone sytuacje. Na przykład mało znacząca usterka powodowała niezbyt właściwą reakcję pilota, przez co samolot tracił sterowność bądź wypadał z trasy i dopiero wtedy pojawiały się kłopoty.

Najczęściej był to ciąg wydarzeń.

Długi łańcuch drobnych awarii, pomyłek, czasami nawet zwykły zbieg okoliczności.

Usłyszała nasilające się wycie silników odrzutowych i popatrzyła w niebo. Dostrzegła bliską już sylwetkę połyskującego w promieniach słońca N-22. Kiedy samolot przelatywał nad nimi, rozpoznała na ogonie żółty emblemat linii TransPacific. Była to ta sama maszyna, którą wczoraj oglądali na lotnisku w Los Angeles. Pilot z wprawą posadził kolosa na pasie startowym, tylko spod kół wystrzeliły niewielkie obłoczki dymu. Wyhamował i począł kołować w stronę hangaru oznaczonego numerem 5.

W tej samej chwili zapiszczał przywoływacz. Casey odpięła go od paska i spojrzała na ekranik:

...N-22 POZAR SIL MIAMI TV TERAZ

- Jasna cholera! Musimy znaleźć jakiś telewizor!

- Dlaczego? Co się stało? - zapytał Richman.
- Mamy kłopoty!

HALA64/IRT

GODZINA 9.20

- ...zaledwie kilkanaście minut temu na lotnisku międzynarodowym w Miami odrzutowiec Sunstar Airlines stanął w płomieniach. Lewy silnik sterburty eksplodował nagle, zasypując cały teren zatłoczonego portu lotniczego gradem śmiercionośnych odłamków.

- Śmiercionośny samolot! - wykrzyknął rozwścieczony Kenny Bume. Kilkunastu inżynierów tłoczyło się przed telewizorem, całkowicie zasłaniając widok Casey, która stanęła w wejściu do sali.

- Jakimś cudem ani jeden z dwustu siedemdziesięciu pasażerów znajdujących się na pokładzie nie został ranny. Samolot typu N-22, wyprodukowany w zakładach Norton Aircraft, kołował właśnie na początek pasa startowego, kiedy pasażerowie zwrócili uwagę na gęste kłęby dymu wydobywającego się z silnika. Parę sekund później samolotem wstrząsnęła potężna eksplozja, lewy silnik sterburty dosłownie rozprysnął się na kawałki i po chwili jego resztki stanęły w płomieniach.

Singleton przepchnęła się między mężczyznami. Na ekranie widać było odrzutowiec sfilmowany z dość dużej odległości. Spod prawego skrzydła unosił się dym.

- Co to jest lewy silnik sterburty, kretynie?! - Bume skomentował wypowiedź reportera. - Przeciwiństwo prawego silnika sterburty, czy jak?

Obiektyw kamery przesunął się po tłumie zgromadzonym w sali odpraw portu lotniczego. Nastąpił ciąg krótkich migawek. Jakiś siedmio czy ośmioletni chłopak rzucił do mikrofonu:

- Zrobiła się panika, jak ludzie zobaczyli dym.

Następnie kilkunastoletnia dziewczyna, afektowanym ruchem odrzucająca blond loki z czoła, powiedziała:

- Tak strrrasznie, strrrasznie się bałam. Zobaczyłam ten dym no i... strasznie się przestraszyłam.

- A jak pani zareagowała, kiedy nastąpiła eksplozja? - zapytał reporter.

- Naprawdę strrrasznie się przestraszyłam.

- Sądzi pani, że to mogła być bomba?

- O tak, na pewno-odparła nastolatka. - Jacyś terroryści musieli podłożyć bombę.

Bume obrócił się na pięcie i szeroko rozłożył ręce.

- Przecież to brednie! Ten kretyn rozpytuje dzieci, co czuły i jak zareagowały! I to ma być rzetelny reportaż? „Co pani o tym sądzi?” „Rety, tak się przestraszyłam, że aż połknęłam całego lizaka!” -- Parsknął pogardliwie. - Mamy śmiercionośne samoloty i pasażerów uwielbiających takie atrakcje!

Tym razem na ekranie ukazała się twarz staruszki, która oznajmiła roztrzęsionym głosem:

-Naprawdę myślałam, że to już koniec. Każdy musiał pomyśleć tak samo. Następnie mężczyzna w średnim wieku wyznał:

- Oboje z żoną gorąco się modliliśmy. A później całą rodziną uklękliśmy na pasie startowym i podziękowaliśmy Bogu za ocalenie.

- Bał się pan? - zapytał domyślny reporter.

- Myśleliśmy, że przyszła godzina naszej śmierci. Cały przedział samolotu wypełnił się dymem. To prawdziwy cud, że udało nam się wyjść z życiem.

- Ty idioto! - wrzasnął znowu Bume. - W samochodzie już byś się usmażył! Możesz pójść do baru, dostać w łeb i wyciągnąć kopyta! Ale nic nie grozi w samolocie Nortona! Właśnie tak go zaprojektowaliśmy, żebyś miał ułatwioną drogę ucieczki i mógł wyjść cało ze swoim zafajdanym życiem!

- Uspokój się - zgasiła go Singleton. - Chcę tego posłuchać.

Z uwagą wpatrywała się w ekran telewizora, ciekawa, jak daleko dziennikarze są gotowi się posunąć.

Przed kamerą pojawiła się oszalamiająca piękność o hiszpańskim typie urody, w beżowym kostiumie z salonu Armaniego, trzymająca mikrofon.

- W tej chwili pasażerowie stopniowo dochodzą do siebie i choć panuje wśród nich spokój, to jeszcze przed kilkunastoma minutami ich los wcale nie był pewny, kiedy kołujący na pas startowy odrzutowiec z zakładów Nortona niespodziewanie eksplodował, a żółte jęzory płomieni wystrzeliły w niebo...

Jeszcze raz pokazano wcześniejsze ujęcie samolotu stojącego na skraju lotniska, z cienką strużką dymu wydobywającego się spod skrzydła. Sprawiał równie groźne wrażenie, jak zalane wodą, ledwie kopnące ognisko na łące.

- Zaraz! Chwileczkę! - nie wytrzymał Kenny. - Eksplodował odrzutowiec Nortona?! Przecież spalił się tylko ten złom kupiony przez linie Sunstar! - Wskazał palcem ekran telewizora. - Stało się tylko tyle, że zdechła zatarta turbina, a pourywane łopatki podziurawiły skrzydło i przewody paliwowe. Nieraz ich ostrzegałem, że coś takiego może się wydarzyć!

- Ty ostrzegałeś? - zdziwiła się Singleton.

- Owszem. Znam tę sprawę od podszewki. W ubiegłym roku Sunstar kupiły całą partię używanych silników z AeroCivicias. Powołałi mnie wtedy na konsultanta technicznego. I gdy tylko zajrzeliśmy do silników, wyszło szydło z worka. Łopatki turbin nosiły ślady zużycia, przewody paliwowe i zawory były skorodowane. Zaleciłem im wycofać się z umowy, ale ktoś z zarządu musiał dojść do wniosku, że to wyjątkowa okazja. No i zlecieli komuś remont tych silników. Później wyszły na jaw dalsze usterki, między innymi dziury w izolacji kabli wysokiego napięcia. Ponownie wysłaliśmy do Sunstar pismo z prośbą o odrzucenie wadliwych silników. Oni jednak kazali nam je zamontować w samolotach. No i macie teraz to, czego należało oczekiwać od początku. Pourywane łopatki wirników z taką siłą poprzebijały przewody, że niepalny płyn hydrauliczny zaczął się kopcić. Gdyby to było możliwe, pewnie by się zajął płomieniem. A w efekcie nas obarcza się winą!

Oskarżycielskim gestem wskazał ekran telewizora, na którym reporterka powtarzała komunikat:

- ...dwustu siedemdziesięciu śmiertelnie przerażonych pasażerów. Na szczęście nikomu nic się nie stało..

- I o to chodzi! - huknął Bume. - Żaden z odłamków nie przebił ściany samolotu, paniusiu! Tylko dlatego nikt nie został ranny. Cały impet eksplozji przejęło na siebie skrzydło naszej konstrukcji!

- ...w dalszej części programu nadamy rozmowę z przedstawicielem linii lotniczych na temat dzisiejszej tragedii. Do zobaczenia i usłyszenia. Oddaję ci głos.Ed.

Obraz został przełączony na widok ze studia. Prezenter rzekł:

- Dziękujemy, Alicjo, za najświeższe informacje o szokującej eksplozji na lotnisku w Miami.

Dalsze szczegóły dotyczące wypadku przedstawimy państwu po uzyskaniu kolejnych materiałów. A teraz wróćmy do naszego programu..

Casey głośno odetchnęła z ulgą.

- Nie mogę uwierzyć w ten stek bzdur! - ryknął Burne, po czym jak błyskawica wypadł z sali, z hukiem zatrzaskując drzwi.

- Co go ugryzło? - spytał Richman.

- Powiedziałaabym, że jego wściekłość jest w pełni usprawiedliwiona - odparła Singleton. - W rzeczywistości zawinił silnik, a zatem w najmniejszym stopniu nie można za to obwiniać zakładów Nortona.

- Jak to? Przecież Burne sam powiedział, że był konsultantem..

-Musisz rozróżnić podstawowe sprawy. My tylko budujemy płatowce, nie produkujemy silników i nie prowadzimy ich serwisu. Rzekłabym, że nie mamy z nimi absolutnie nic wspólnego.

- Nic? Można by sądzić..

- Silniki do naszych samolotów dostarczają inni producenci, General Electric, Pratt and Whitney, Rolls-Royce... Tylko dziennikarze starają się tego nie dostrzegać.

Richman popatrzył na nią sceptycznym wzrokiem.

- Mnie się jednak wydaje...

Nic podobnego. Jeśli w domu zepsuje ci się instalacja elektryczna, to przecież nie wzywasz pogotowia gazowego, prawda? Jak złapiesz gumę, to nie zgłaszasz reklamacji u producenta samochodu.

- Oczywiście, to jasne. Ale tu jednak chodzi o wasz samolot, a silnik jest jego częścią...

- Należy to jednak rozgraniczyć. Kiedy budujemy samolot, instalujemy w nim takie silniki, jakie zażyczy sobie klient. Podobnie, gdy kupujesz samochód, możesz do niego zamówić opony wybranej marki. Lecz jeśli trafisz na opony pochodzące na przykład z wybrakowanej partii Michelina, nie będziesz za to winił zakładów Forda. Kiedy opony zbyt wcześnie wyłysieją i spowodujesz wypadek, także nie będzie to wina Forda. Dokładnie tak samo przedstawia się sprawa z naszymi samolotami.

Richman skrzywił się, jakby wyjaśnienie nie trafiło mu do przekonania.

- Nasza rola - ciągnęła Casey - ogranicza się do wydawania certyfikatów bezpieczeństwa maszynom wyposażonym w silniki danego typu. Nie mamy jednak żadnego wpływu na to, jak klient zamierza remontować czy wymieniać silniki, aby mogły służyć tak samo długo, jak pozostałe układy samolotu. To już nie nasza sprawa. Dopiero kiedy się to zrozumie, będzie można rzeczowo ocenić taki wypadek, o jakim przed chwilą słyszeliśmy. W gruncie rzeczy reporterzy odwrócili kota ogonem.

- Jak mam to rozumieć?

- Nastąpiło typowe zatarcie turbiny silnika. Pourywały się łopatki, a siła bezwładności wyrzuciła je na wszystkie strony niczym grad pocisków. Zapalenie się uszkodzonego silnika jest tylko i wyłącznie efektem złego stanu technicznego. Gdyby izolacja była dobra, a przewody paliwowe nie skorodowane, nigdy by nie doszło do eksplozji. A pourywane łopatki wirnika nie przedostały się do środka maszyny i nie wyrządziły krzywdy pasażerom, ponieważ ich impet wyłapało skrzydło. W rzeczywistości ten wypadek należałoby zinterpretować tak, że solidna konstrukcja skrzydła z zakładów Nortona uchroniła dwustu siedemdziesięciu pasażerów przed skutkami eksplozji uszkodzonego silnika. Powinno się nam za to podziękować, a tymczasem jutro spadnie cena akcji Nortona na giełdzie. Może się też pojawić nie uzasadniony strach przed podróżowaniem naszymi samolotami. Czy będzie to odpowiednia reakcja na to, co się wydarzyło? Nie. Ale z pewnością

będzie to odpowiednia reakcja na wydźwięk telewizyjnego reportażu. Nie dziw się więc, że niektórzy odbierają takie rzeczy z wściekłością.

- No cóż - mruknął Richman. - Można się tylko cieszyć, że przy okazji nie wspomnieli o wypadku samolotu TransPacific.

Casey potaknęła ruchem głowy. To właśnie ją najbardziej niepokoiło, z tego powodu po odebraniu wiadomości rzuciła się pędem przez parking. Bardzo chciała wiedzieć, czy dziennikarze połączą eksplozję silnika w Miami z wypadkiem, który zdarzył się poprzedniego dnia. Nie uczynili tego. Wiedziała jednak, że wcześniej czy później ktoś zacznie kojarzyć te fakty.

- Tylko patrzeć, jak zaczną się urywać telefony - powiedziała. - Trzeba uważać, tygrys uciekł z klatki.

HANGAR NUMER 5

GODZINA 9.40

Przed wrotami hangaru numer 5, gdzie wprowadzono samolot linii TransPacific, kręciło się kilkunastu strażników. Nie było w tym jednak nic dziwnego, służby ochrony zawsze stawiano w stan gotowości, ilekroć do zakładów przybywała specjalna komisja techniczna FAA. Kilkuosobowa grupa specjalistów jeździła po całym świecie, a jej głównym zadaniem było udzielanie fachowych porad i sprawowanie nadzoru nad remontem uszkodzonych samolotów. Co zrozumiałe, nigdzie nie witano intruzów z otwartymi ramionami, między członkami komisji a stałym personelem zazwyczaj powstawały konflikty, co przy wzmożonej aktywności związku zawodowego rodziło niebezpieczeństwo pojawienia się jawnej agresji.

Stojący w hangarze odrzutowiec, skąpany w potokach światła z halogenowych reflektorów, niemal ginął w gęstej pajęczynie skleconych naprędce rusztowań. Uwijały się wokół niego ekipy robotników. Pod lewym silnikiem Kenny Burne głośnymi przekleństwami poganiał techników, którzy zdążyli już wymontować z gondoli dwie błyszczące tuleje odwracaczy ciągu. Ich wklęsłe wewnętrzne powierzchnie pospiesznie poddawano badaniom metodą fluorescencyjną i konduktometryczną.

Na drugim podeście, pod środkową częścią brzucha maszyny, pracował Roń Smith ze swoją brygadą elektryków. Przez okienka kabiny pilotów widać było członków zespołu Van Trunga, sprawdzających stan przyrządów pokładowych.

Doherty, w otoczeniu kilku współpracowników, znowu klęczał na skrzydle. Obok, podwieszony na linach suwnicy, kołysał się lekko niemal trzymetrowej długości błyszczący aluminiowy płat - slot wymontowany z krawędzi natarcia skrzydła.

- Badania szkieletowe - wyjaśniła Casey. - Zaczynają od sprawdzenia największych elementów, które mogły być przyczyną wypadku.

- Wygląda tak, jakby zamierzali go rozebrać na części - rzekł Richman.

- To się nazywa niszczeniem dowodów! - huknął za nimi jakiś głos.

Singleton obejrzała się szybko na uśmiechniętego szeroko Teda Rawleya, dowódcę zespołu pilotów oblatywaczy. Był ubrany w dżinsową koszulę, na nogach miał wysokie kowbojskie buty i nosił okulary przeciwsłoneczne. Ted należał do tych pilotów, którzy lubili uchodzić za postrzelonych, zwariowanych ryzykantów.

- Szef naszych oblatywaczy, Teddy Rawley - przedstawiła go Casey. - Dla przyjaciół „Rock-and-Rawley”.

- Chwilunia, jeszcze się nie stuknęliśmy kieliszkami. A zresztą, to i tak lepsze niż „Casey i siedem krasnoludków”.

- Tak cię tu nazywają? - spytał z zainteresowaniem rozpromieniony Richman.

- Owszem - rzekł Rawley, wskazując inżynierów pracujących przy samolocie. - Chyba zdążyłeś już poznać te jej kurduplowate, złośliwe gnomy? Hej ho! Hej ho! - zanucił, po czym braterskim

gestem objął ramiona Casey. - Jak leci, dziecko? Dzwońłem do ciebie wczoraj.

- Wiem. Byłam zajęta.

- Mogłem się domyślić, że Marder zagoni was do roboty. I co odkryli nasi geniusze? Nie mów, pozwól, że zgadnę. Nie znaleźli żadnej przyczyny awarii. Ich wspaniały samolocik jest doskonały. A zatem musiał to być błąd pilota. Mam rację?

Casey przygryzła wargi. Zakłopotany Richman odwrócił wzrok.

- Daj spokój! Nie ma się czego wstydzić. Słyszałem to już tyle razy, że zdążyłem się przyzwyczaić. Niech sobie inżynierowie zakładają klub pod hasłem „Olewać pilotów”. Tak dogłębnie brzydzą się myślą o tym, iż ktoś mógłby pilotować ich cudowną maszynę, że są gotowi ją w pełni zautomatyzować. Wizja ułomnego człowieka zasiadającego za sterami musi ich nieodmiennie przyprawiać o mdłości. Nic więc dziwnego, że gdy coś się zadzieje, winę ponosi pilot. Bo tylko pilot jest omylny. Zgadza się?

- Nie wygłupiaj się, Teddy. Świetnie znasz dane statystyczne. Przyczyną olbrzymiej większości wypadków..

- Casey! - zawołał z góry Doherty, wychylając się znad krawędzi skrzydła i spoglądając w ich kierunku. - Mam złe wieści! Chcesz to zobaczyć?

- O co chodzi?

- Chyba znalazłem przyczynę wypadku podczas lotu Pięćset Czterdzieści Pięć.

Pospiesznie wspięła się po drabince i wkroczyła na skrzydło. Doherty wciąż klęczał przy krawędzi natarcia, obok szerokiego wycięcia mieszczącego wymontowany obecnie slot.

Przykucnęła obok niego i spojrzała w dół.

Z wycięcia w skrzydle wystawały trzy prowadnice rozmieszczone w metrowych odstępach, po których hydrauliczne siłowniki wysuwały do przodu płat slotu. Na ich końcach znajdowały się wahacze, powodujące ukośne opadnięcie

slotu po jego wysunięciu. W głębi odsłoniętej wewnętrznej struktury skrzydła widać było końcówki ramion siłownika - teraz, po zdemontowaniu slotu, przypominające kikuty bezsilnie sterczące w powietrze. Casey, wciąż niezbyt oswojona z konstrukcjami mechanicznymi, jak zwykle doznała wrażenia zetknięcia z jakimś tajemniczym, szalenie skomplikowanym tworem.

- Co znalazłeś? - spytała.

- Spójrz tutaj. - Doherty wskazał końcówkę jednego z ramion, zaopatrzoną w haczykowany zaczep oraz ustawiony poprzecznie bolec, mający w przybliżeniu rozmiary kciuka.

- I co?

Doug chwycił stalowe ramię, wyciągnął je nieco ze skrzydła, po czym puścił. Z brzękiem wskoczyło z powrotem do środka.

-To zatrzask sprężynowy utrzymujący slot w pozycji wsuniętej. Jest zwalniany elektrycznie, poprzez elektromagnes. Kiedy slot chowa się na swoje miejsce, pazur chwytaka zatrzaskuje się na trzpieniu, a sprężyna utrzymuje płat we właściwym położeniu.

- Rozumiem.

- Przyjrzyj się dokładnie trzpieniowi. Jest wygięty.

Singleton popatrzyła na końcówkę ramienia spod przymrużonych powiek. Nie zauważyła jednak niczego szczególnego. Dla niej ten bolec wyglądał zupełnie normalnie.

- Doug..

- To spójrz teraz.

Doherty przyłożył do końcówki chwytaka kawałek metalowego kątownika. Rzeczywiście trzpień był odchyłony do przodu o jakieś trzy milimetry.

- To jeszcze nie wszystko. Przyjrzyj się uważnie pracującej krawędzi chwytaka. Zobacysz, że jest pościerana.

Podał jej dużą lupę. Nie bacząc na to, że znajdują się dziesięć metrów nad betonową posadzką hangaru, Casey uklękła, wychyliła się poza krawędź skrzydła i spojrzała przez szkło na koniec haka. Rzeczywiście powierzchnia metalu była zdarta, nierówna. Ale chyba trudno było się spodziewać czego innego, skoro chwytak musiał utrzymywać na miejscu dosyć ciężki slot.

- Naprawdę sądzisz, Doug, że te drobne skazy mogą mieć jakieś znaczenie?

- Oczywiście - odparł grobowym głosem. - Przecież trzpień ma dwa, może nawet trzy milimetry luzu.

- Ile takich chwytaków utrzymuje slot w pozycji wsuniętej?

- Tylko ten jeden.

- A co by się stało, gdyby luz okazał się na tyle duży, żeby chwytak puścił?

- Slot mógłby się wysunąć ze skrzydła. Zapewne nie opadłby do końca, ale i tak narobiłby wiele złego. Nie zapominaj, że mówimy o elemencie usterzenia odgrywającym rolę przy małych prędkościach. Przy szybkości podróży samolotu efekt działania slotów nasila się wielokrotnie. Nawet drobna zmiana geometrii skrzydła może znacznie wpłynąć na charakterystykę aerodynamiczną maszyny.

Casey zmrużyła oczy i jeszcze raz spojrzała przez lupę na końcówkę chwytaka.

- Nie rozumiem tylko, dlaczego zatrząsk miałby puścić właśnie w takim momencie, po przebyciu przez samolot dwóch trzecich trasy.

Doherty energicznie pokręcił głową.

- To popatrz jeszcze na inne bolce - rzekł, wskazując ramiona siłowników hydraulicznych. - Zauważ, że na nich nie widać żadnego śladu zużycia.

- Może tamte zostały wymienione, a ten jeden nie.

- Odwrotnie. Moim zdaniem pozostałe są oryginalne, a ten był wymieniany. Przyjrzyj się uważnie oznaczeniom firmowym u podstawy każdego z nich.

Singleton dostrzegła na wskazanym trzpieniu wybitą trójkątny znaczek z literą H w środku, poniżej którego widniał kilkucyfrowy numer. Wiedziała, że wytwórcy nawet najdrobniejszych elementów znaczą swoje produkty.

- Tak, widzę..

- To teraz popatrz na ten wygięty. Widzisz różnicę? Trójkąt jest wybity do góry nogami. To podrobka, Casey.

U progu dwudziestego pierwszego wieku nawet dla firm produkujących samoloty walka z nieuczciwą konkurencją stała się olbrzymim problemem. Prasa i telewizja robiły szum wokół procederu nielegalnego kopiowania płyt kompaktowych, programów komputerowych czy chociażby markowych zegarków. Ale takie samo piractwo pienieło się w każdej dziedzinie gospodarki, nie wyłączając części zamiennych do samochodów i samolotów. Jednak w tych branżach problem przybierał zupełnie inny, niezwykle groźny wymiar, bo o ile kopia rolexa mogła co najwyżej źle chodźć, o tyle podrobione części do samolotu zdolne były stać się przyczyną śmierci wielu osób.

- W porządku. Sprawdzę wszystkie raporty z przeglądów serwisowych i spróbuję odnaleźć, skąd wzięła się ta część.

Federalny Zarząd Lotnictwa Cywilnego wymagał od wszystkich przewoźników prowadzenia szczegółowej dokumentacji przeglądów naziemnych. Nawet wymiana najbliższego detalu powinna zostać odnotowana w raportach. W dodatku producenci części zamiennych, chociaż nie byli do tego zobligowani, także sumiennie rejestrowali wielkość i rodzaj zamówień. Ale dzięki tak szczegółowej dokumentacji można było bez trudu prześledzić losy każdego z miliona elementów wchodzących w skład samolotu pasażerskiego. Jeśli jakaś część przeniesiono z jednej maszyny do drugiej, musiał po tym zostać ślad w archiwum. Jeśli któreś z urządzeń wymontowywano do naprawy, to także było odnotowywane. Zatem pozostawało jedynie kwestią czasu odkrycie, skąd pochodził wadliwy element oraz kto i kiedy go zainstalował.

Wskazując hak zaczepu, Casey spytała:

- Zrobiłeś fotografie uszkodzonych części?

- Oczywiście. Przygotuję na ten temat pełną dokumentację.

- W takim razie wymontuj trzpień. Przekażę go do analizy materiałowej. Powiedz mi jeszcze, czy w razie odskoczenia zatrasku komputer pokładowy zasygnalizowałby kapitanowi błąd ustawienia slotów?

Doherty uśmiechnął się chytrze.

- Tak, raczej tak. I jestem przekonany, że tak było. W każdym razie, Casey, znaleźliśmy niestandardową część i to ona stała się przyczyną wypadku.

Kiedy schodzili po drabince ze skrzydła, Richman zaczął nagle gadać jak najęty.

- A więc chyba znamy już sprawcę nieszczęścia, prawda? Zawinił wadliwy element. Jeśli przez niego doszło do tragedii, sprawa wydaje się rozwiązana.

Casey pomyślała, że jest to efekt rozładowania napięcia nerwowego.

- Powoli, jeszcze się nie spieszymy z wnioskami - odrzekła. - Musimy wszystko sprawdzić.

- Sprawdzić? A niby co tu jeszcze jest do sprawdzania? I jak chcesz tego dokonać?

- Przede wszystkim trzeba się dowiedzieć, skąd się wziął ten trzpień w samolocie. Wracaj do biura. Powiedz Normie, żeby ściągnęła wszystkie raporty serwisowe z Los Angeles. Niech wyśle teleks do fizera z Hongkongu i poprosi go o przesłanie dokumentacji technicznej przewoźnika. Trzeba napisać, że to komisja techniczna FAA zażądała tych dokumentów, a my chcielibyśmy tylko przy okazji rzucić na nie okiem.

- Jasne.

Energicznym krokiem ruszył w kierunku wyjścia z hangaru, w stronę zalewanej potokami słońca uliczki dojazdowej. Szedł z dumnie uniesioną głową, jak gdyby nagle stał się kimś niezmiernie ważnym, posłańcem mającym dostarczyć wiadomość niezwyklej wagi.

Ale Singleton wciąż miała poważne wątpliwości, czy faktycznie odnaleźli już przyczynę katastrofy.

W każdym razie trzeba było jeszcze zaczekać.

PRZED HANGAREM NUMER 5

GODZINA 10.00

Także wyszła z hangaru, mrużąc oczy od jaskrawego światła słonecznego. Przed sąsiednim budynkiem numer 121 zauważyła Dona Brulla wysiadającego z samochodu. Ruszyła w jego kierunku.

- Cześć, Casey! - zawołał z daleka, zamykając drzwi. - Właśnie się zastanawiałem, czy zechcesz ze mną porozmawiać.

- Dzwoniłam wieczorem do Mardera. Przysięgał, że narzędzia do montażu skrzydeł nie będą wysłane do Chin.

Brull pokiwał głową.

- Wiem, dzwonił do mnie. Powtarzał to samo.

W jego tonie przebijało wyczuwalne rozgoryczenie.

- Twierdził, że to tylko bezpodstawne plotki.

- Kłamie - uciął Brull. - W rzeczywistości chce je przekazać Chińczykom.

- To niemożliwe - jęknęła Singleton. - Takie posunięcie nie miałoby najmniejszego sensu.

- Posłuchaj. Dla mnie, osobiście, nie ma to większego znaczenia. Jeśli nawet za dziesięć lat zakłady zostaną zamknięte, ja będę już na emeryturze. Ale mniej więcej wtedy twoja córka rozpocznie naukę w college'u. To ty będziesz miała wówczas olbrzymie wydatki, a nie da się wykluczyć, że zostaniesz bez pracy. Pomyślałaś o tym?

- Don, sam powiedziałaś, że udostępnienie klientowi technologii montażu skrzydeł nie miałoby żadnego sensu. Byłby to przejaw skrajnej lekkomyślności..

-A Marder jest lekkomyślny-przerwał jej Brull, patrząc spod przymrużonych powiek. - Świetnie o tym wiesz. I potrafisz sobie chyba wyobrazić, do czego jest zdolny.

- Don...

- Daj spokój, znam sprawę lepiej od ciebie. Ten podest narzędziowy wcale nie jest wysyłany do Atlanty, wywożą go do portu w San Pedro, gdzie szykuje się już specjalne kontenery do załadowania go na statek.

Ach tak, wreszcie wiem, jakimi drogami związki zdobywają informacje, pomyślała Singleton.

- To zrozumiałe, Don. Tak dużych elementów nie da się przewieźć samochodami czy koleją. Muszą być transportowane drogą morską. Narzędzia w kontenerach popłyną przez Kanał Panamski. To jedyny sposób dostarczenia ich do Atlanty.

Brull pokręcił głową.

- Widziałem listy przewozowe. Cały transport zmierza nie do Atlanty, lecz do Seulu.

- Do Korei? - Casey zmarszczyła brwi.

- Zgadza się.

- Przecież to w ogóle nie trzyma się kupy.

- Tylko z pozoru. Ktoś chce nam zamydlić oczy, wysłała narzędzia do Seulu, aby stamtąd po

kryjomu przewieźć je do Szanghaju.

- Skopiowałeś te listy przewozowe? -- Tak, ale nie noszę ich przy sobie.

- Chciałabym je zobaczyć.

Brull westchnął głośno.

- To się da załatwić, Casey. Mogę ci je pokazać. Zrozum jednak, że stawiasz mnie w bardzo trudnej sytuacji. Chłopcy zamierzają zrobić wszystko, żeby nie dopuścić do podpisania kontraktu z Chińczykami. Marder zwraca się do mnie, bym ich uspokoił, ale co ja mogę zrobić? Kieruję okręgowym związkiem zawodowym, a nie zakładowym.

- Chcesz powiedzieć, że nie masz na nic wpływu?

- Owszem. To nie moja działka.

- Don...

- Zawsze cię lubiłem, Casey, ale teraz jesteśmy po przeciwnych stronach barykady. Nic na to nie poradzę.

Odwrócił się i odszedł bez pożegnania.

PRZED HANGAREM NUMER 5 GODZINA 10.04

Słońce przygrzewało coraz mocniej; w otaczających ją halach tętniła praca, wózki elektryczne jak zwykle krążyły po uliczkach dojazdowych. Nigdzie nie wyczuwało się żadnego zagrożenia, nic nie świadczyło o jakimkolwiek niebezpieczeństwie. Casey wiedziała jednak doskonale, co Brull miał ha myśli: znalazła się na ziemi niczyjej. Opanowując narastającą złość, sięgnęła po telefon komórkowy, żeby zadzwonić do Mardera, kiedy zauważyła przysadziłą postać Jacka Rogersa zmierzającego w tym kierunku.

Jack był dziennikarzem „Telegraph Star”, najpoczytniejszego dziennika w całym okręgu Orange, i regularnie pisywał o sprawach związanych z lotnictwem. Dobiegał już sześćdziesiątki i był uważany za solidnego oraz rzetelnego przedstawiciela wymierającej generacji dziennikarzy, obeznanych ze specjalistyczną tematyką nie mniej od ludzi, z którymi przeprowadzali wywiady. Z daleka pomachał jej ręką.

- Witaj, Jack - odezwała się pierwsza. - Co nowego?

- Przyjechałem w sprawie tego porannego wypadku w hali sześćdziesiątej czwartej. Podobno skrzynia została rozbita na drzazgi.

- Tak, zerwała się z dźwigu.

- Słyszałem, że godzinę temu miał miejsce kolejny wypadek. Podobno kierowca ciężarówki za ostro wziął zakręt przy hali dziewięćdziesiątej czwartej i druga skrzynia spadła z platformy.

Ponosicie coraz większe straty.

- Zgadza się.

- Wygląda mi to na celowy sabotaż związkowców - rzekł Rogers. - Dowiedziałem się z pewnego źródła, że robotnicy są przeciwni podpisywaniu kontraktu z Chinami.

- Ja też o tym słyszałam - przytaknęła Singleton.

- Czy to prawda, że w ramach warunków kompensacyjnych umowy technologia montażu skrzydeł ma być przekazana do Szanghaju?

- Daj spokój, Jack. To tylko głupia plotka.

- Wiesz coś pewnego w tej kwestii? Casey odstąpiła od niego na krok.

- Chyba zdajesz sobie sprawę, że nie mam prawa rozmawiać na temat kontraktu. Nikt nie powie ci nic pewnego, dopóki umowa nie jest podpisana.

- Rozumiem. - Rogers wyciągnął z kieszeni notatnik. - Twierdzisz zatem, że to tylko bezpodstawna plotka. I rzeczywiście do tej pory żadna firma lotnicza nie udostępniła kontrahentowi narzędzi do montażu skrzydeł. Byłoby to dla niej samobójstwo.

- Dokładnie tak.

Sama rozumowała w ten sposób. Z jakiego powodu Edgerton miałby się godzić na udostępnienie klientom technologii produkcji skrzydeł? Nie uczyniła tego dotychczas żadna licząca się firma, bo to po prostu nie miałyby żadnego sensu.

Rogers uniósł wzrok znad swoich notatek.

- Ciekawi mnie, na jakiej podstawie związkowcy podejrzewają, że pakowane części zostaną wysłane za ocean.

Casey wzruszyła ramionami

- Ich musisz o to zapytać.

Doskonale wiedziała, że Jack ma swoje źródła w związku zawodowym. Na pewno znał Brulla, można było jednak w ciemno zakładać, że jego kontakty są znacznie rozleglejsze.

- Słyszałem, że wpadły im w ręce jakieś dokumenty.

- Pokazywali ci je? Rogers pokręcił głową.

- Nie.

- Gdyby je faktycznie mieli, to dlaczego by je ukrywali przed wszystkimi? Uśmiechnął się i zapisał coś w notatniku.

- Przykro mi z powodu tego pożaru silnika w Miami.

- W tej sprawie wiem tylko tyle, ile usłyszałam w telewizji.

- Sądzisz, że może on się odbić na powszechnej opinii o waszych samolotach?

Trzymał długopis nad kartką, jakby się szykował do zanotowania każdego jej słowa.

- Nie widzę przyczyn, dla których miałyby do tego dojść. Zawinił przecież wadliwy silnik, a nie nasza konstrukcja. Moim zdaniem dość szybko się okaże, iż puściła któraś uszczelka w kompresorze.

- Strzał w dziesiątkę. Rozmawiałem z Donem Petersonem z Zarządu Federalnego. Zdradził, że przyczyną pożaru była uszczelka w cylindrze szóstego stopnia sprężania. Podobno wykryto w metalu bąble azotu.

- Inkluzja alfa?

- Chyba tak. Poza tym znaleziono ślady zmian krystalicznych wynikających ze zmęczenia materiału.

Casey smętnie pokiwała głową. Części silników odrzutowych pracowały w temperaturze około 1400 stopni, podczas gdy większość stosowanych powszechnie stopów traciła swoje właściwości czy wręcz zaczynała się topić już w niższych temperaturach. Stąd też elementy silników wytwarzano ze stopów tytanu, a do ich otrzymywania stosowano najnowocześniejsze techniki. Produkcja niektórych części stanowiła prawdziwą sztukę metalurgiczną, na przykład łopatki wirników niejako hodowano w formie monokryształów metalu, przez co odznaczały się niespotykaną wręcz odpornością mechaniczną. Niemniej nawet doświadczeni wytwórcy mieli sporo kłopotów z tak delikatnym i czułym procesem. W stopach tytanu zmęczenie materiału mogło objawić się tylko w jeden sposób: w określonych miejscach zmianie ulegała krystaliczna struktura metalu, wskutek czego łatwo mogło dojść do pęknięcia elementu..

- A co się wydarzyło na pokładzie samolotu linii TransPacific? - zapytał Rogers. - Również zawiniły problemy z silnikiem?

- TransPacific miał wypadek zaledwie wczoraj, Jack. Dopiero rozpoczęliśmy dochodzenie.

- Reprezentujesz dział kontroli jakości w zespole IRT, zgadza się?

- Tak.

- Czy jesteś zadowolona z dotychczasowych wyników śledztwa?

- Jack, nie mam prawa się wypowiadać na temat wyników dochodzenia. Jest na to zdecydowanie za wcześnie.

- Ale nie jest za wcześnie na wszelkiego typu przypuszczenia. Dobrze wiesz, jak się sprawy mają. A plotki mogą wywołać powszechną dezinformację, której nie poradzą żadne późniejsze sprostowania. Więc zdradź mi tylko dla jasności poglądów. Czy wykluczycie już możliwość awarii silnika?

- Zostawiam to bez komentarza, Jack.

- Mam rozumieć, że jednak bierzecie tę ewentualność pod rozwagę.

- Powiedziałam. Bez komentarza.

Rogers zanotował kilka słów. Nie unosząc głowy zapytał:

- Jak się domyślam, szczegółowo badacie stan slotów, prawda?

- Sprawdzamy wszystkie układy, Jack.

-Biorąc pod uwagę, że w waszych samolotach zdarzały się wcześniej kłopoty ze slotami...

- To stara historia, uporaliśmy się z nimi już kilka lat temu. Jeśli dobrze pamiętam,

opublikowałeś na ten temat obszerny artykuł.

- Ale teraz zdarzyły się dwa wypadki w ciągu dwóch dni. Naprawdę nie boisz się, że wśród pasażerów linii lotniczych powstaną obawy przed podróżowaniem waszymi samolotami?

Singleton od razu się domyśliła, do czego on zmierza. Wolała nie wypowiadać się w tej sprawie, lecz Rogers jasno dawał do zrozumienia, jaki będzie wydźwięk jego artykułu, jeśli ona zbędzie go milczeniem. Już nieraz stykała się z tą swoistą formą dziennikarskiego szantażu.

- Na całym świecie w różnych liniach lotniczych kursuje ponad trzysta maszyn typu N-22. Ten model cieszy się doskonałą opinią pod względem bezpieczeństwa lotu.

W rzeczywistości, w ciągu pięciu lat służby w powietrzu, aż do wczoraj nie było żadnych ofiar śmiertelnych wśród pasażerów samolotu Nortona. Casey uważała, że jest to powód do dumy, postanowiła jednak o tym nie wspominać, gdyż oczyma wyobraźni ujrzała nagłówek w gazecie, obwieszczający: „Wczoraj odnotowano pierwsze ofiary śmiertelne wśród ludzi podróżujących odrzutowcami typu N-22, produkowanymi w Norton Aircraft”.

Po krótkim namyśle dokończyła:

- Opinii publicznej najlepiej służy dostarczanie rzeczowych informacji. Ale w tej chwili nie mogę ci jeszcze przedstawić żadnych konkretnych faktów. Jakikolwiek spekulacje z mojej strony byłyby przejawem całkowitego braku odpowiedzialności.

Poskutkowało. Rogers schował długopis i zamknął notatnik.

- W porządku. Masz coś do dodania prywatnie?

- Jasne. - Casey była przekonana, iż może mu zaufać. - Między nami mówiąc, pilot TransPacific stracił kontrolę nad maszyną. Według wstępnych szacunków samolot wpadł w groźne łopotanie. Nie znamy jeszcze faktycznych przyczyn wypadku. Zapis rejestratora FDR wykazuje wiele anomalii. Trzeba będzie sporo czasu, żeby cokolwiek odczytać z tych danych. Robimy wszystko co w naszej mocy.

- Czy wypadek może się odbić na pertraktacjach z Chinami?

- Mam nadzieję, że nie.

- Kapitan TransPacific jest Chińczykiem, prawda? Nazywa się Chang?

- Mieszka w Hongkongu. Nie wiem, jakiej jest narodowości.

- Czy nie byłoby to dziwne, gdyby się okazało, że pilot popełnił błąd?

- Dobrze wiesz, Jack, jakie są efekty dochodzeń powypadkowych. Niezależnie od przyczyny katastrofy, ktoś ponosi za nią odpowiedzialność. Nie mamy jednak prawa się tym przejmować. Jedyne celem pracy zespołu jest odkrycie prawdziwej przyczyny wypadku.

- Tak, jasne. Powiedz mi, czy umowa z Chinami jest już pewna. Podobno istnieje jeszcze wiele niejasności.

Singleton wzruszyła ramionami.

- Naprawdę się nie orientuję.

- Marder nic ci na ten temat nie mówił? Przygryzła wargi, a po chwili odpowiedziała z namysłem:

- Nie biorę udziału w negocjacjach.

Miała nadzieję, że owa wymijająca odpowiedź ostatecznie zakończy dyskusję w tej sprawie.

- Dobra, rozumiem - rzekł Rogers. - Spróbuję pogadać z kim innym. W efekcie niczego się od ciebie nie dowiedziałem, a muszę dzisiaj o czymś napisać.

- Więc czemu się nie zajmiesz chociażby kwestią linii „Groszowe Przeloty”? - mruknęła, korzystając ze znanego powszechnie określenia drobnych, oszczędzających na wszystkim przewoźników. - Jakoś wszyscy dziennikarze z daleka omijają ten temat.

- Żartujesz? Nie wiem, czy jest jeszcze ktoś w mojej branży, kto nie poruszał tego problemu.

- Może i tak, ale do tej pory nie natknęłam się na szczegółową, rzetelną relację istniejącego stanu rzeczy. A przecież właściciele tych najtańszych linii lotniczych to zwyczajne hieny giełdowe.

-Hieny giełdowe?

-Nie inaczej. Kupuje się z wyprzedzący taki samolot, którego uczciwy przewoźnik nie chciałby nawet na części, po czym podzleca jego obsługę niezależnej firmie, żeby uniknąć odpowiedzialności za stan techniczny maszyny. Zysk z kilku pierwszych przelotów wystarczy, żeby podkupić następne połączenie. To zwyczajny proceder dumpingowy, tyle że nikt nie ma odwagi go tak nazwać. Potem robi się krzykliwą reklamę, publikuje sprawozdania finansowe i wchodzi na Wall Street. Kolosalne oszczędności na remontach i obsłudze naziemnej sprawiają, że cena akcji błyskawicznie idzie do góry. Niektórzy z dnia na dzień podwajają swoje dochody. Zanim dojdzie do nieuchronnej katastrofy, można zgromadzić tyle, żeby zafundować sobie najlepszych adwokatów. Po mistrzowsku wykorzystuje się wszelkie luki w przepisach prawa, Jack. I kiedy w końcu ludzie wystawią rachunek, nie będzie już komu płacić należnych odszkodowań.

- Cierpią na rym wyłącznie pasażerowie.

- Zgadza się. Przepisy bezpieczeństwa ruchu powietrznego są przeznaczone dla ludzi honoru.

Federalny Zarząd został powołany w celu nadzorowania przewoźników, a nie ich ścigania. Zatem ktoś inny powinien wziąć na siebie obowiązek rzetelnego poinformowania opinii publicznej o całym tym procederze. W przeciwnym wypadku nie pozostaje nic innego, jak potroić fundusze na działalność FAA.

Rogers pokiwał głową.

- Barry Jordan z „Los Angeles Times” mówił mi ostatnio, że zamierza się zająć przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa transportu powietrznego. Ale to tytaniczna praca, nie tylko będzie się musiał przekopywać przez tony papierów, to jeszcze uzgadniać wszystko z prawnikami. Mojej redakcji na to nie stać. Mnie jest potrzebny materiał, który jeszcze dzisiaj mógłbym puścić do druku.

- Jeśli rozmawiamy prywatnie, to mam coś interesującego, ale nie wolno ci się na mnie powoływać.

- Jasne.

- Ten silnik, który eksplodował w Miami, był jednym z sześciu, jakie Sun-star kupiły okazjnie od AeroCivicias. Kenny Bume pełnił rolę konsultanta technicznego przy tej transakcji. Twierdzi, że już podczas pobieżnych oględzin wyszły na jaw liczne uszkodzenia.

- Jakiego typu?

- Przede wszystkim wady łopatek turbin i skorodowane przewody paliwowe.

- Chcesz mi powiedzieć, że już przed montażem silników w samolotach łopatki wirników były uszkodzone?

- Owszem. Kenny napisał w raporcie, że silniki nie nadają się do użytku, ale Sunstar oddały je do naprawy i kazały zamontować w samolotach. Kiedy

dzisiaj doszło do wypadku, Kenny niemalże dostał szału. Możesz z nim porozmawiać i wyciągnąć jakiś kontakt do kogoś z linii lotniczych. Tylko ani słowa o tym, od kogo się dowiedziałeś o sprawie.

Mimo wszystko Sunstar to jeden z naszych klientów.

- Rozumiem. Dzięki. Ale mój naczelny i tak będzie chciał coś wiedzieć o tych dwóch wypadkach, jakie wydarzyły się dziś na terenie zakładów. Powiedz mi szczerze, czy twoim zdaniem plotki o przekazaniu Chińczykom technologii montażu skrzydeł są całkiem bezpodstawne?

- Zaczynamy wszystko od początku?

- Czemu nie?

- Nie mam w tej sprawie nic do powiedzenia. Skontaktuj się z Edgartonem.

- Próbowałem, ale jego sekretarka oznajmiła, że wyjechał. Nie wiesz dokąd? Może do Pekinu?

- Bez komentarzy.

- A co z Marderem? - ciągnął Rogers.

- No właśnie: co? Dziennikarz rozłożył ręce.

- Wszyscy wiedzą, że Marder i Edgarton byliby gotowi skoczyć sobie do gardeł. Marder bardzo liczył na stanowisko prezesa, ale rada nadzorcza odrzuciła jego kandydaturę. Ściągnęła Edgartona i podpisała z nim tylko roczny kontrakt. Zatem w ciągu tego roku będzie się musiał czymś wykazać. Natomiast Marder, z tego co słyszałem, przeszkadza mu w każdym możliwym sposób.

- Nic mi na ten temat nie wiadomo - oświadczyła Singleton, chociaż doskonale знаła owe plotki.

Marder przed nikim nie krył swego rozczarowania, kiedy na stanowisko prezesa firmy mianowano Edgartona. Natomiast zupełnie inną sprawą było to, czy faktycznie chciał szkodzić nowemu zwierzchnikowi. Żona Mardera była właścicielką jedenastu procent akcji Norton Aircraft, a wykorzystując wszelkie swoje znajomości dyrektor pewnie mógł zwiększyć tę pulę do szesnastu procent. To i tak byłoby za mało, żeby stawiać ostre warunki, zwłaszcza w sytuacji gdy Edgarton cieszył się poparciem większości członków rady nadzorczej.

Stąd też, według powszechnej wśród pracowników opinii, Marderowi nie zostało nic innego, jak pójść na współpracę z nowym prezesem. Nawet jeśli był z tego powodu nieszczęśliwy, to po prostu nie miał wyboru. Co gorsza, firma borykała się ze sporymi kłopotami finansowymi. Niemal zawsze pewną liczbę samolotów produkowano poza pulą zamówień. A miliardowe kredyty były również potrzebne na prowadzenie prac badawczo-rozwojowych. Bez nich spółka nie miała szans utrzymania się na rynku.

Sytuacja była więc dość klarowna. Zakładom bardzo by się przydał tak olbrzymi kontrakt. Wszyscy musieli zdawać sobie z tego sprawę, także Marder.

- Naprawdę nie słyszałaś o tym, żeby Marder próbował torpedować poczynania Edgartona?

-Bez komentarzy-odparła.-A skoro rozmawiamy prywatnie, to moim zdaniem taka działalność nie miałaby żadnego sensu. Wszystkim powinno zależeć na podpisaniu kontraktu, Jack. Marderowi również. Jeśli mam być szczerą, właśnie Marder naciska na jak najszybsze zakończenie dochodzenia, aby nie wpłynęło ono na przebieg pertraktacji.

- Czy sądzisz, że ostra rywalizacja między dwoma czołowymi przedstawicielami kierownictwa może wpłynąć na wizerunek firmy?

- Trudno powiedzieć.

- W porządku - rzekł, chowając notatnik. - Zawiadom mnie, jeśli będziecie mieli jakieś konkrety w sprawie wypadku lotu Pięćset Czterdzieści Pięć, dobra?

- Możesz na to liczyć.

- Dzięki, Casey.

Kiedy tylko się pożegnali, Singleton odczuła wyraźne zmęczenie tą krótką rozmową. No cóż, w dzisiejszych czasach każde spotkanie z dziennikarzem to jak ważna partia szachów, pomyślała - nie tylko trzeba obmyślać strategię na kilka ruchów naprzód, lecz jeszcze odznaczać się wyobraźnią i

umieć oszacować, w jaki sposób twoje słowa zostaną zinterpretowane. W dodatku wokół zakładów poczynała się wytwarzać niezbyt przychylna atmosfera.

Kiedyś było zupełnie inaczej, dziennikarze poszukiwali wyłącznie rzetelnych informacji, a ich pytania ograniczały się tylko do konkretnego tematu rozmowy. Przede wszystkim chcieli znać fakty i w celu właściwej interpretacji musieli się zdobyć na wysiłek ich oceny z punktu widzenia swego rozmówcy. Musieli też zaakceptować jego sposób myślenia. Jeśli nawet się nie zgadzali z określonymi poglądami, to jednak człowiek z dumą przyjmował to, że najpierw sumiennie wysłuchano jego argumentów, zanim je zbito odmiennymi wnioskami. W dodatku takie rozmowy nie nawiązywały do spraw osobistych, ponieważ reporterzy koncentrowali się na danym temacie.

Teraz zaś punktem wyjściowym dyskusji bywał zazwyczaj jakiś pomysł, który się rodził w głowie dziennikarza, a jej głównym celem wydawała się konieczność jego umotywowania. Zamiast chęci zdobycia informacji dominowało szukanie jakichkolwiek nieprawidłowości. Wszystkie wypowiedzi traktowano sceptycznie, gdyż przyjmowano je z założeniem, że rozmówca musi się bronić przed zarzutami. W ogóle powszechne było domniemanie winy, stąd też spotkania z reporterami odbywały się w atmosferze obopólnej nieufności i napastliwości. W dodatku tenże nowy styl odbierało się nadzwyczaj personalnie - dziennikarze z lubością wyłapywali każde przejęzyczenie, najdrobniejszy błąd czy też nieprzemyślaną odpowiedź, i jak sępy rzucali się na wszelkie zdania, które można było zacytować w innym kontekście i w ten sposób ośmieszyć lub wydrwić rozmówcę.

A ponieważ sprawy osobiste nabierały tak wielkiego znaczenia, we wszystkich wywiadach pojawiały się pytania dotyczące przeróżnych spekulacji personalnych. „Czy pani zdaniem ten wypadek okaże się katastrofalny dla firmy? Czy sądzi pani, że zakłady przez to ucierpią?” Dziennikarze starej daty nigdy się nie

dopytywali o sądy i opinie, dla nich liczyły się wyłącznie fakty. Ale dzisiaj w modzie było „przetwórstwo”, poszukiwanie różnych sposobów interpretacji tych samych danych. A motor napędowy tego sposobu myślenia stanowiły wszelkiego autoramentu spekulacje. Dlatego też każda rozmowa z dziennikarzem była tak wyczerpująca.

Nie zmienia to faktu, że Jack Rogers jest jednym z najlepszych, pomyślała. Wszyscy dziennikarze prasowi tworzyli jakby odrębną kastę. Naprawdę trzeba było się wystrzegać reporterów telewizyjnych. To z ich strony groziło największe niebezpieczeństwo.

PRZED HANGAREM NUMER 5

GODZINA 10.15

Idąc przez parking, Singleton wyjęła z torebki aparat komórkowy i wystukała numer gabinetu Mardera. Sekretarka, Eileen, poinformowała ją, że dyrektor jest na jakimś spotkaniu.

- Przed chwilą rozmawiałam z Jackiem Rogersem - rzekła Casey. - Wygląda na to, że szuka materiałów do artykułu o domniemanych warunkach naszej umowy z Chinami i przekazaniu im technologii montażu skrzydeł. Podejrzewam, iż może nam przysporzyć kłopotów.

- Rzeczywiście, wygląda to kiepsko.

- Niech lepiej Edgerton z nim porozmawia i spróbuje wyjaśnić parę rzeczy.

- Edgerton w ogóle nie chce mieć kontaktów z dziennikarzami - odparła Eileen. - John wróci około szóstej wieczorem. Chcesz się z nim wtedy spotkać?

- Aha, tak będzie najlepiej.

- Zostawię mu wiadomość na biurku.

HALA TESTÓW WYTRZYMAŁOŚCIOWYCH

GODZINA 10.19

Wyglądało to jak prawdziwe złomowisko, wśród pordzewiałych rusztowań walały się fragmenty zniszczonych kadłubów, stateczniki ogonowe i poodcinane skrzydła. Ale powietrze wypełniał jednostajny szum pracujących sprężarek, a do poszczególnych fragmentów maszyn biegły grube zwoje kabli i przewodów, przypominające wężyki kroplówek rozwieszonych nad łóżkiem szpitalnego pacjenta. Hala testów, określana powszechnie mianem „dyskoteki”, stanowiła wyłączną domenę niesławnego Amosa Petersa.

Casey dostrzegła go z oddali, pod ścianą budynku, pochylonego nad jakimś urządzeniem pomiarowym stojącym pod ogromną częścią ogonową odrzutowca N-22. Peters był w samej koszuli z podwiniętymi rękawami i bufiastych spodniach.

- Amos! - zawołała, ruszając w jego kierunku. Zerknął przez ramię i warknął:

- Zjeżdżaj!

Opryskliwy i uparty jak osioł Peters był żywą legendą zakładów Nortona. Dobiegał siedemdziesiątki, zatem już dawno powinien przejść na emeryturę, ale w firmie był niezastąpiony. Specjalizował się w materiałoznawstwie, a zwłaszcza w konstrukcyjnych badaniach wytrzymałościowych. Te zaś, mniej więcej od dziesięciu lat, miały olbrzymie znaczenie w przemyśle lotniczym.

Przewoźnicy wykorzystywali brak konkretnych przepisów prawnych i starali się jak najdłużej eksploatować swoje samoloty. Trzy tysiące maszyn spośród wszystkich samolotów kursujących na trasach lokalnych w Stanach Zjednoczonych liczyło sobie ponad dwadzieścia lat, a ich liczba w najbliższym pięcioleciu miała się podwoić. Nikt nie umiał określić, jak długo jeszcze przestarzały sprzęt będzie spełniał wymogi bezpieczeństwa transportu powietrznego.

Jedynie Amos był zdolny udzielić rzeczowej odpowiedzi.

To właśnie on został przez komisję techniczną NTSB powołany na rzeczoznawcę do zbadania przyczyn głośnego wypadku boeinga 737 linii lotniczych Aloha, który wydarzył się w 1988 roku. Firma ta utrzymywała lokalne połączenia między wyspami archipelagu hawajskiego. Pewnego dnia w jednym z samolotów lecącym na pułapie 8000 metrów nieoczekiwanie odpadł sześciometrowej długości płat zewnętrznego poszycia między przednimi drzwiami a skrzydłem. Nastąpiła dekompresja, jedna ze stewardes została wyssana na zewnątrz i zginęła. Mimo olbrzymich uszkodzeń i zniszczeń wewnątrz kabiny, pilot zdołał bezpiecznie posadzić maszynę na lotnisku w Maui, gdzie następnie została rozebrana na części.

Zarządzono dokładną kontrolę stanu technicznego pozostałej floty linii Aloha. W jej efekcie dwa inne samoloty 737 wycofano ze służby, trzeci zaś oddano do generalnego remontu. We wszystkich trzech odkryto daleko posuniętą korozję nitowań oraz pęknięcia płatów poszycia. Zarząd Federalny zorganizował przegląd wszystkich eksploatowanych boeingów 737, po którym identyczne

uszkodzenia znaleziono aż w czterdziestu dziewięciu maszynach należących do osiemnastu różnych przewoźników.

W całym świecie lotniczym zawrzało jak w ulu, powtarzające się inspekcje techniczne - prowadzone zarówno przez specjalistów Boeinga, linii Aloha, jak i Federalnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego - zaczęły wzbudzać powszechny niepokój. Przypomniano wcześniejsze, podobne kłopoty z pierwszymi seriami tych maszyn. Zarazem ujawniono, że zakłady Boeinga kilkakrotnie już ostrzegały linie Aloha, iż gorący i wilgotny klimat Hawajów znacznie przyspiesza korozję niektórych elementów konstrukcyjnych.

Niemniej drobiazgowo śledztwo ujawniło, że powody katastrofy były o wiele bardziej złożone. Wyszło na jaw, iż w samolotach linii Aloha, dokonujących podczas jednego rejsu wielokrotnych startów i lądowań, drobne usterki kumulują się znacznie szybciej, niż naziemna obsługa nadaży je usuwać. Wzmożone zużycie części, w połączeniu z korozją spowodowaną przez słoną wilgoć oceaniczną, powodowało tworzenie się pęknięć w płytach poszycia. Tych zaś nie najlepiej wyszkolony personel linii nie potrafił wykryć. Nie zwróciły na nie uwagi także przeciążone i przepracowane zespoły nadzoru technicznego FAA. Urzędujący w Honolulu inspektor nadzoru Zarządu Federalnego kontrolował pracę aż dziewięciu różnych przewoźników i siedmiu punktów serwisowo-naprawczych w całym rejonie Pacyfiku, od pomocnych Chin po Singapur i Filipiny. W takim stanie rzeczy wcześniej czy później musiało dojść do wypadku, którego bezpośrednią przyczyną było oderwanie się części poszycia samolotu.

W jego następstwie linie Aloha wraz z Boeingiem oraz Federalnym Zarządem Lotnictwa Cywilnego powołały do życia specjalną grupę kontroli technicznej. W oficjalnych dokumentach odpowiedzialnością za zły stan floty próbowano obciążać to błędy zarządzania, to znów kiepską obsługę naziemną maszyn, powierzchowność kontroli FAA czy wady konstrukcyjne samolotów. Jeszcze przez wiele lat obrzucano się wzajemnie oskarżeniami.

Ostatecznie jednak wypadek samolotu linii Aloha zwrócił baczną uwagę producentów na problem wytrzymałości materiałów i tempa starzenia się konstrukcji lotniczych. Tym samym Amos zyskał olbrzymią rangę w zakładach Nortona. Zdołał przekonać zarząd firmy do odkupienia pewnej liczby złomowanych maszyn i na ich częściach, fragmentach skrzydeł i kadłubów, rozpoczął kompleksowe badania procesów korozji oraz zmęczenia materiału. Dzień po dniu poddawał elementy konstrukcyjne różnorodnym naprężeniom, symulującym wielokrotne starty i lądowania, uderzenia wichury oraz burze, szukając wrażliwych punktów, najbardziej narażonych na pęknięcia.

- Amos! - zawołała po raz drugi, podchodząc bliżej. - To ja, Casey Singleton.

Peters zamrugał energicznie.

- Ach, przepraszam. Nie poznałem cię z daleka. - wpatrywał się w nią spod przymrużonych powiek. - Okulista przepisał mi nową receptę, ale... Mniejsza z tym. Co słyhać?

Gestem dał jej znak, żeby poszła za nim. Skierował się w stronę wejścia do budynku.

Nikt w zakładach nie potrafił zrozumieć, jak Casey umie się dogadywać z Amosem. Mało osób jednak wiedziało, że są oni sąsiadami. Peters mieszkał samotnie z wielkim, kudłatym psiskiem, a Singleton mniej więcej raz w miesiącu zapraszała go na suty obiad, podczas którego z zainteresowaniem słuchała opowieści o różnorodnych wypadkach lotniczych i dochodzeniach, w jakich uczestniczył - poczynając od pierwszej tragicznej katastrofy cometa linii BOAC w roku 1950. Amos odznaczał się wręcz encyklopedyczną wiedzą na temat samolotów, toteż mogła się od niego bardzo wiele dowiedzieć, traktowała go więc jak swego specjalnego doradcę.

- Czy to nie ciebie widziałem na ulicy wczoraj rano? -- zapytał.

- Tak. Odprowadzałam córkę.

- Dobrze mi się zdawało. Masz ochotę na kawę?

Zaledwie Otworzył drzwi swego kantorku, Casey uderzył ostry, kwaśny zapach mocno palonej kawy. Nie umiała pojąć, dlaczego on lubuje się w tak podłych gatunkach.

- Dzięki, chętnie - odpowiedziała.

Amos nalał jej czarnego jak smoła płynu do szklanki.

- Musisz się zadowolić gorzką. Skończył mi się i cukier, i śmietanka.

- Nie szkodzi.

Cukier i śmietanka do kawy skończyły mu się co najmniej rok temu.

Peters nalał sobie kawy do poobijanego, wyszczerbionego kubeczka i wskazał jej rozchwiane krzesło przy biurku, na którym piętrzyły się sterty grubych opracowań: „Materiały Międzynarodowego Sympozjum FAA / NASA na temat Zaawansowanych Badań Spójności Strukturalnej”, „Trwałość i Wytrzymałość Konstrukcji Płatowców”, „Termograficzne metody analizy”, „Technologia Strukturalna i Badania Efektów Korozji”.

Odsunął część papierów, żeby ją widzieć, po czym rozsiadł się wygodnie i założył nogi na biurko.

- Koszmarnie nudne są te badania na starym złomie. Już nie mogę się doczekać, kiedy znów dostanę do oceny jakiś P2.

- A co to takiego? - spytała Casey.

- No tak, masz prawo nie znać tych symboli. Pracujesz tu dopiero od pięciu lat, a w tym czasie nie opracowano żadnego nowego modelu samolotu. Kiedy projekt zostaje zatwierdzony, pierwszy prototyp konstrukcyjny otrzymuje symbol P1. Poddaje się go badaniom aerodynamicznym i statycznym. Umieszczamy kadłub na siłownikach i wytrząsamy do granic wytrzymałości. Wyszukujemy najsłabszych punktów konstrukcji. Poprawioną wersję prototypu oznacza się właśnie symbolem P2. Ten musi przejść szczegółowe testy wytrzymałościowe. Wraz z upływem czasu każdy metal traci na odporności, puszczają spoiny. Toteż P2 umieszcza się w komorze badań i wystawia na działanie zmiennych warunków atmosferycznych. Dzień po dniu przeprowadza się eksperymenty symulujące kolejne starty i lądowania. Zgodnie z założeniami projektantów Nortona każdy samolot musi w warunkach laboratoryjnych odznaczać się dwukrotnie dłuższą wytrzymałością niż przewidywany dla niego okres służby w powietrzu. Jeżeli maszyna jest projektowana z myślą o dwudziestoletniej używalności, czyli mniej więcej na pięćdziesiąt tysięcy godzin lotu i dwadzieścia tysięcy cykli, to powinniśmy zrobić konstrukcję zdoła przeżyć czterdzieści lat, zanim przeznaczymy ją do seryjnej produkcji. Musimy mieć pewność, że będzie to samolot niezawodny. Jak ci smakuje kawa?

Singleton pociągnęła niewielki łyk, z trudem opanowując chęć skrzywienia się z niesmakiem. Można było odnieść wrażenie, że Amos od paru dni nie zmieniał filtra i nie wyrzucał fusów z ekspresu, dzięki czemu kawa uzyskiwała raczej niepowtarzalny aromat.

- Wyśmienita.

- Miło mi. Gdybyś miała ochotę, jeszcze ci doleję. Wracając do rzeczy, większość producentów postępuje w ten sam sposób, to znaczy powtarza testy dwukrotnie. Ale u nas niektóre prototypy wracają do badań po cztery razy. To dlatego w gronie fachowców utarło się powiedzenie, że samoloty Nortona pośród wyrobów konkurencji to jak chrupiące rogaliki między pospolitymi

pączkami.

Casey przytaknęła ruchem głowy.

- John Marder z kolei powtarza, że właśnie z tego powodu inne firmy osiągają wielkie zyski, my zaś wegetujemy na granicy opłacalności produkcji.

- Marder. - Amos parsknął pogardliwie. - Dla niego liczy się tylko forsa, fundusze, kredyty i zyski. Na początku całe kierownictwo powtarzało nam bez przerwy: „Macie zrobić najlepszy samolot, jaki tylko da się skonstruować”. A teraz się mówi: „Zbudujcie najlepszy samolot, jaki da się zrobić za te pieniądze”. Niby niewielka różnica, a jakże znacząca. Rozumiesz? - Głośno siorbnął kawę. - Co cię interesuje, Casey? Chodzi o ten wypadek Pięćset Czterdzieści Pięć?

Pokiwała głową.

- Niewiele ci mogę pomóc.

- Dlaczego tak uważasz?

- Bo to był całkiem nowy samolot. Kwestie korozji i zmęczenia materiału nie wchodzi w grę.

- Znaleźliśmy jednak pewną podejrzaną część. Pokazała mu trzpień w plastikowej torebce.

- Aha... - mruknął, obracając bolec w palcach. Uniósł go do światła i obrócił przed oczyma. - To wygląda... Tylko mi nie mów!... Tak, to na pewno trzpień zatrasku chwytaka... drugiego, wewnętrznego slotu.

- Zgadza się.

- Musi się zgadzać. - Nagle zmarszczył brwi. - Ale to nie jest oryginalny element.

- Wiem o tym.

- Aha. Więc o co chodzi?

- Doherty jest zdania, że przez ten wadliwy bolec mogło dojść do wypadku. Czy to możliwe?

- No cóż... - Amos w zamyśleniu popatrzył w sufit. - Nie. Mogę postawić sto dolarów, że do katastrofy doszło z innej przyczyny.

Casey westchnęła ciężko. Zatem wracamy do punktu wyjścia, pomyślała, trzeba szukać dalej.

- Zmartwiłem cię? - spytał Amos.

- Szczerze mówiąc, tak.

- W takim razie chyba niezbyt uważałaś. To bardzo istotny szczegół.

- Dlaczego? Przecież sam mówiłeś, że trzpień nie mógł być bezpośrednią przyczyną wypadku.

- Casey, Casey... - mruknął z politowaniem. - Zastanów się dobrze.

Singleton próbowała się skupić, lecz wyraźnie przeszkadzał jej w tym intensywny kwaśny zapach starej kawy. Nie sensownego nie przychodziło jej do głowy, nie miała pojęcia, o co Petersowi chodzi. W końcu spojrzała na niego ponad papierzyskami.

- Nie kojarzę. Czyżbym coś przeoczyła?

- Reszta bolców zatraskowych też została wymieniona?

- Nie.

- Tylko ten jeden?

- Owszem.

- Dlaczego to zrobiono, Casey?

- Nie wiem.

- To się dowiedz.

- Nie szkoda czasu? Co mi z tego przyjdzie? Amos wyrzucił ręce ku górze.

- Nie załamuj mnie, Casey. Tylko się zastanów. Podczas lotu Pięćset Czterdzieści Pięć wystąpiły

kłopoty ze slotami. A to oznacza, że były kłopoty z mechanizmami skrzydła.

- Nie inaczej.

- Teraz zaś znaleźliście element, który był wymieniany.

- Owszem.

- Rodzi się pytanie: w jakim celu?

- Już mówiłam, że nie wiem...

- Może to skrzydło doznało w przeszłości jakichś poważniejszych uszkodzeń? Może coś się wydarzyło, co zmusiło techników do wymiany trzpienia na nowy? Należy poszukać innych wymienionych części. Niewykluczone, że w tym samym skrzydle jest więcej takich wadliwych elementów. A może uda się znaleźć jakieś ślady wcześniejszych uszkodzeń?

- Na oko niczego nie widać. Amos z politowaniem pokręcił głową.

- Lepiej mi nie mów, co widać na oko. Sprawdź wszystkie raporty obsługi i protokoły napraw. Odszukaj, skąd się wzięła ta część, i spróbuj prześledzić historię całego skrzydła. Jestem pewien, że coś jeszcze musi być nie w porządku.

- Nie mam żadnych wątpliwości, że znajdzie się więcej takich podrobionych części - oznajmił po dłuższej chwili Amos, głośno westchnąwszy. - Ostatnio coraz częściej znajduje się w samolotach podrobione elementy. I z pewnością będzie ich coraz więcej. Odnoszę wrażenie, że teraz wszyscy czekają na prezenty od świętego Mikołaja.

- Co masz na myśli?

- Wszyscy chcieliby coś zyskać, nie dając nic od siebie. Chyba wiesz, jak to jest. Władze wprowadzają nowe przepisy i ludzie się cieszą. Tanieją bilety lotnicze, co także wzbudza powszechną akceptację. Nikt jednak nie pomyśli, że przewoźnicy ciągle muszą ograniczać własne koszty. Podają więc coraz słabsze posiłki, ale to się jeszcze da przetrzymać. Zastępują bezpośrednie połączenia rejsami łączonymi, ale to też jest do strawienia. Samoloty są coraz bardziej obskurne, bo rzadziej się sprząta i naprawia zniszczenia w kabinach pasażerskich, lecz na to również można przymknąć oko. Mimo wszystko linie lotnicze są zmuszone jeszcze bardziej ograniczać koszty. Zaczynają wydłużać czas eksploatacji maszyn i ograniczają zakupy. Cała flota się powoli starzeje, choć pewnie tego jeszcze specjalnie nie widać. Ale wiek samolotów w końcu da o sobie znać. Tymczasem trwają naciski na zmniejszanie wydatków. Co jeszcze da się ograniczyć? Liczbę naziemnych przeglądów? Wymianę części? Rozumiesz chyba, że ten proces nie może trwać wiecznie. To po prostu niewykonalne. A teraz jeszcze Kongres przykłada do tego ręki, obcinając budżet Zarządu Federalnego. Co oczywiste, będzie mniej inspekcji. Zatem przewoźnicy mogą ograniczać przeglądy, bo nikt ich nie skontroluje. Pasażerowie także nie zwrócą na to uwagi, gdyż wszyscy są dumni, że w ciągu ostatnich trzydziestu lat w naszym kraju zdarzało się mniej wypadków lotniczych niż gdziekolwiek indziej na świecie. Ale prawda jest taka, że słono płaciliśmy za ten stan rzeczy. Wszyscy płaciliśmy z własnych kieszeni, żeby linie lotnicze mogły wciąż kupować nowe samoloty i rzetelnie dbać o jakość ich obsługi naziemnej. Niestety, te czasy się już skończyły. Teraz wszyscy chcieliby uzyskać jeszcze więcej, płacąc coraz mniej.

- Do czego zmierza ta sytuacja?

- Gotów jestem postawić następną setkę, że w ciągu najbliższych dziesięciu lat wprowadzone zostaną drobiazgowo przepisy. W końcu dojdzie do całego ciągu tragicznych katastrof i nie będzie już innego wyjścia. Przewoźnicy na pewno podniosą krzyk, ale w gruncie rzeczy nie jest w ich interesie dbałość o bezpieczeństwo pasażerów. Mogą je zapewnić tylko restrykcyjne ograniczenia prawne. Bo

jeśli chcemy kupować zdrową żywność, to musimy opłacać inspektorów sanitarnych. Jeśli zależy nam na czystej wodzie, powinniśmy troszczyć się o budżet Agencji Ochrony Środowiska. Jeśli pragniemy uczciwej konkurencji na wolnym rynku, musimy utrzymywać Urząd Antymonopolowy. I jeśli tak samo chcemy bezpiecznie podróżować samolotami, trzeba zapewnić właściwe przepisy dotyczące funkcjonowania linii lotniczych. Uwierz mi, że jest to nieuniknione.

- A wracając do lotu Pięćset Czterdzieści Pięć...

- Zagraniczni przewoźnicy działają na podstawie jeszcze bardziej pobłażliwych przepisów niż nasze -r przerwał jej Amos, rozkładając ręce.-Niekiedy naprawdę mogą robić to, co im się żywnie podoba. Najpierw sprawdź wszystkie raporty napraw i przeglądów. Przede wszystkim postaraj się ustalić źródło wadliwych części.

Casey wstała z krzesła.

- Jest tylko jeden problem - dodał szybko.

- Jaki? - zapytała, odwracając się w jego stronę.

- Chyba znasz sytuację w zakładzie. Musiałabyś zacząć od przejrzania dokumentacji montażowej...

- Tak, wiem.

- A ta jest w hangarze sześćdziesiątym czwartym. Na twoim miejscu bym tam nie chodził, przynajmniej na razie. Albo znalazł sobie kogoś do ochrony.

- Nie przesadzaj, Amos. Pracowałam w tej hali. Nic mi się nie stanie. Peters pokręcił głową.

-Wypadek TransPacific to jak gorący kartofel wyciągnięty z ogniska. Chyba nie muszę ci mówić, co chłopcy o tym wszystkim sądzą. Jeśli tylko będą mieli okazję opóźnić wasze dochodzenie, na pewno ją wykorzystają. W każdym razie spróbują. Zatem uważaj na siebie.

- Będę uważała.

- Naprawdę zachowaj daleko posuniętą ostrożność.

HALA 64

GODZINA 11.45

Wzdłuż jednej ze ścian, w środkowej części hali, ciągnął się długi szereg oddzielonych przepierzeniami stanowisk, gdzie mieściły się podręczne magazyny części montażowych oraz archiwa raportów technicznych. Każdy punkt dokumentacyjny był wyposażony w czytnik mikrofilmów, terminal lokalnej sieci inżynierskiej oraz terminal ogólnozakładowej sieci komputerowej.

Odnalazłszy właściwe stanowisko, Casey zasiadła przed czytnikiem fiszek i zaczęła pośpiesznie przeglądać raporty montażowe z produkcji kadłuba 271, gdyż taki numer fabryczny nosiła maszyna TransPacific, która uległa wypadkowi.

Jeny Jenkins, archiwista i magazynier hali 64, zaglądał jej przez ramię, nerwowo postukując ołówkiem o blat stołu.

- Znalazłaś już? - pytał co chwila. - Znalazłaś?

- Uspokój się, Jeny.

- Przecież jestem spokojny - mruknął, zerkając trwożliwie przez ramię. - Tylko wolałbym, żebyś to robiła w przerwie między zmianami.

Jasne, wtedy nie zwracałabym na siebie niczyjej uwagi, pomyślała Singleton.

- Spiesz mi się, Jeny. Nie mogę czekać do końca zmiany. Jeszcze głośniej postukał ołówkiem w stół.

- Pewnie wiesz, jak chłopcy się wściekają na ten kontrakt z Chinami. Co mam im powiedzieć?

- Tylko tyle, że jeśli nie dojdzie do podpisania umowy, to cała ta linia zostanie zamknięta i wszyscy wylądują na bruku.

Jenkins głośno przełknął ślinę.

- Naprawdę? Bo ja słyszałem...

- Jeny, daj mi w spokoju sprawdzić te raporty, dobrze?

Dokumentacja montażowa składała się z milionów formularzy, każdy, nawet najdrobniejszy element musiał zostać szczegółowo opisany. Cała ta masa papierów, obejmujących zastrzeżone informacje techniczne Nortona, wymagana była do uzyskania certyfikacji samolotu wydawanej przez FAA. Ale Zarząd Federalny nie mógł przechowywać owej dokumentacji w swoich archiwach, gdyż w takim wypadku, na mocy ustawy o powszechnym dostępie do informacji, wbrew przepisom patentowym zostałaaby ona odtajniona. Stąd też zakłady Nortona wynajmowały specjalny magazyn w pobliskim Compton, gdzie przechowywano około dwóch ton papierów, a ściśle ustawione teczki z dokumentami dotyczącymi tylko jednego typu samolotu zajmowały w sumie około trzydziestu metrów półek. W samych zakładach trzymano jedynie fotokopie wszystkich formularzy. Stąd też odnalezienie na mikrofilmach poszukiwanej informacji było aż tak czasochłonne...

- Znalazłaś już? - spytał po raz kolejny Jeny.

- Tak. Mam.

Zapatrzyła się na powiększone zdjęcie raportu dostawy z zakładów metalowych Hoffmana, mieszczących się w Montclair, w Kalifornii. Trzpienie zatrzaskowe chwytaków slotów opisane tu były ciągiem symboli, zgodnie z pierwotnymi planami montażowymi: A/908/B-2117L (2) Ant Sl Ltch

SS/HT. W nagłówku widniała data produkcji partii elementów, pod spodem stempel pokazywał datę dostawy do zakładów, jeszcze niżej w rubryce była wpisana data ich montażu w produkowanym samolocie. Na samym dole zostały odcisnięte dwie pieczętki imienne - pod pierwszą znajdował się podpis technika montującego elementy, druga podawała nazwisko inspektora z działu kontroli jakości odbierającego wykonaną pracę.

- No i co? To część z certyfikatem?

- Tak, z certyfikatem.

Zakłady metalowe Hoffmana były znanym i szanowanym dostawcą. Transport przybył prosto od wytwórcy, w transakcji nie uczestniczył żaden pośrednik.

Jeny nerwowo spoglądał w głąb hali, od której stanowisko było oddzielone metalową siatką. Z pozoru nikt nie zwracał na nich większej uwagi, Casey domyślała się jednakże są bacznie obserwowani.

- To już wychodzisz? - spytał zdenerwowany Jenkins.

- Tak, Jeny. Wychodzę.

Prześliznęła się furtką i ruszyła szybko wzdłuż ciągu identycznych stanowisk w stronę wyjścia. Trzymała się z dala od zasięgu suwnic, lecz i tak parę razy zerknęła w górę, bojąc się, że ktoś może czatować na dachu podręcznych magazynów. Nikogo tam jednak nie było. Wyglądało na to, że przynajmniej na razie robotnicy postanowili zostawić jaw spokoju.

Zatem odnalazła pierwszą wartościową informację: w samolocie TPA545 została pierwotnie zamontowana oryginalna część, pochodząca od renomowanego producenta. Nie mogła się więc różnić od pozostałych- A przecież Doherty odkrył zupełnie inny, wadliwy element.

Amos miał rację.

Z tym skrzydłem coś musiało się stać, z jakiegoś powodu dokonywano w nim napraw.

Tylko dlaczego?

Nasuwało jej się coraz więcej pytań, na które trzeba było znaleźć odpowiedzi.

A czasu miała coraz mniej.

DZIAŁ KONTROLI JAKOŚCI

GODZINA 12.30

Skoro wadliwa część nie była oryginalna, to skąd pochodziła? Wyjaśnień w tej sprawie należało szukać wyłącznie w raportach serwisowych, których linie lotnicze jeszcze nie przysłały. A gdzie się podział Richman? - przemknęło jej przez myśl.

Na swoim biurku znowu znalazła stertę teleksów. Coraz więcej fizerów z całego świata zgłaszało się z pytaniami dotyczącymi wypadków N-22. Dość typową treść zawierała depesza nadesłana z Madrytu:

NADAWCA: S. RAMONES, FSR MADRYT ADRESAT: CASEY SINGLETON, QA/IRT
ALARMUJĄCE WIEŚCI OD MEGO ZNAJOMEGO Z LINII IBERIA B. ALONSO, ŻE WOBEC WYPADKU W MIAMI JAA MOŻE JESZCZE BARDZIEJ OPÓZNIĆ CERTYFIKACJĘ SAMOLOTU N22, MOTYWUJĄC TO WĄTPLIWOŚCIAMI CO DO PARAMETRÓW TECHNICZNYCH MODELU.

PROSZĘ O RADEĘ.

Casey westchnęła. Można się było spodziewać takiego obrotu rzeczy. JAA, czyli Wspólna Rada Transportu Powietrznego, była europejskim odpowiednikiem FAA i w ostatnich czasach zaczynała coraz bardziej spiętrzać amerykańskim producentom trudności z wchodzeniem na rynki Wspólnoty Europejskiej. Wyglądało to na wstępne przymiarki do wielkiej próby sił, lecz wielu urzędników ze Stanów nadal nie mogło zrozumieć, na czym polega różnica między subtelnymi metodami zawierania kontraktów handlowych a kwestionowaniem parametrów technicznych danego typu samolotu. Co więcej, od pewnego czasu ze strony JAA powtarzały się różne próby nakłonienia amerykańskich przewoźników do kupowania silników odrzutowych produkowanych w Europie. Linie amerykańskie wciąż nie chciały przystać na takie warunki, toteż nie było się czemu dziwić, że JAA wykorzystywała okazję pożaru samolotu w Miami do podawania w wątpliwość jakości maszyn Nortona, a tym samym do wywarcia jeszcze silniejszego nacisku.

Ostatecznie chodziło jednak o sprawę polityczną, a więc nie leżącą w jej gestii. Sięgnęła po następny teleks:

NADAWCA: S. NIETO, FSR VANCOUVZR ADRESAT: CASEY SINGLETON, QA/IRT
PIERWSZY OFICER LU ZAŃ PING MUSIAŁ DZISIAJ O 4 RANO ZOSTAĆ W SZPITALU MIEJSKIM VANCOUVER PODDANY OPERACJI USUNIĘCIA KRWIAKA POD CZASZKĄ. Z TEGO POWODU NIE BĘDZIE MÓGŁ UDZIELIĆ ŻADNYCH WYJAŚNIEŃ CO NAJMNIJ PRZEZ 48 GODZIN. DALSZY INFORMACJE PODAM PÓŹNIEJ.

Singleton liczyła jednak na to, że uda się wcześniej wydobyć jakieś wiadomości z ранego członka załogi. Przede wszystkim chciała się dowiedzieć, co robił w ogonowej części samolotu, dlaczego nie siedział w kabinie pilotów. Okazywało się teraz, że będzie musiała zaczekać na wyjaśnienie tej sprawy aż do końca tygodnia.

Uniosła kolejny teleks i po chwili zmarszczyła brwi ze zdumienia.

NADAWCA: RICK RAKOSKI, FSR HONGKONG ADRESAT: CASEY SINGLETON, QA/IRT ODEBRAŁEM PROŚBĘ O DOSTARCZENIE RAPORTÓW SERWISOWYCH DOTYCZĄCYCH SAMOLOTU TPA KURSUJĄCEGO NA TRASIE 545, NR SER. 271, TUT. NR REJ. 098/443/ HB09. PRZEKAZAŁEM JĄ DYREKCJI LINII LOTNICZYCH.

W ODPOWIEDZI NA ŻĄDANIE FAA TRANSPACIFIC UDOSTĘPNIA WSZELKIE PROTOKOŁY Z PRZEGLĄDÓW NA LOTNISKACH KAITAK HONGKONG, SINGAPUR ORAZ MELBOURNE. PRZESYŁAM TE DOKUMENTY POCZTĄ ELEKTRONICZNĄ DO SIECI NORTONA O 22.10 CZASU LOKALNEGO. WCIAŻ STARAM SIĘ O UZYSKANIE ZEZNAŃ CZŁONKÓW ZAŁOGI, ALE NAPOTYKAM TRUDNOŚCI.

To dość sprytne ze strony TransPacific, pomyślała Casey. Najwyraźniej linie nie chciały dopuścić do składania zeznań przez członków załogi, toteż

udostępniały całą dokumentację techniczną, aby zachować pozory stosowania się do żądań FAA.

Do jej gabinetu zajrzała Norma.

- Raporty z Los Angeles są już w drodze - powiedziała - a papiery z Hongkongu przyszły w nocy.

- Tak, widziałam. Czy znasz może kod, pod jakim są dostępne w sieci?

- Proszę bardzo.

Wręczyła jej kartkę z notesu i Casey pospiesznie wystukała zapisany kod na klawiaturze swego terminalu. Przez kilka sekund czekała niecierpliwie na odnalezienie zapisów na dyskach, wreszcie na ekranie monitora wyświetliło się zestawienie:

PROT. PRZEGLĄDÓW N-22 / NR SER. 271 / NR REJ. FR098/443/HB09

DD 5/14 AS 6/19 MOD 8/12

< PS KAITAK - PRZEGLĄD A - C

< PS SNGPOR - TYLKO PRZEGLĄD B

< PS MELB - TYLKO PRZEGLĄD A, B

- Mam, w porządku - oznajmiła.

Norma zamknęła drzwi.

Minęła prawie godzina, zanim Casey znalazła wreszcie to, czego szukała. Ostatecznie jednak udało jej się odkryć, gdzie i kiedy został zamontowany trzpień zatraskowy slotu w samolocie linii TransPacific.

Dziesiątego listopada ubiegłego roku, podczas rejsu z Bombaju do Melbourne, kapitan miał kłopoty z radiostacją. Wylądował awaryjnie w Indonezji, na Jawie, gdzie bez większych kłopotów naprawiono radiostację, wymieniając całą płytę z uszkodzonymi elementami. Po zatankowaniu samolot ruszył w dalszą drogę do Melbourne.

Na miejscu oddano maszynę do przeglądu, a technicy australijskiej obsługi naziemnej odkryli jakieś nieprawidłowości w funkcjonowaniu sterów prawego skrzydła.

Wielkie dzięki, Amos, pomyślała Singleton.

Zatem rzeczywiście skrzydło było naprawiane.

Mechanicy odnotowali w raporcie wgniecenie łączek przewodów paliwowych oraz zauważalne wygięcie trzpień chwytaka slotu. Zaznaczyli nawet, że prawdopodobnie owe drobne uszkodzenia powstały na skutek nieostrożności techników indonezyjskich.

Wszystkie złączki przewodów paliwowych były w N-22 umieszczone tuż pod dolną powierzchnią skrzydła, przy samej krawędzi natarcia. Wyglądało więc

na to, że obsługa z Jawy podczas tankowania nieuważnie naciągnęła wąż, na przykład ruszając cysterną do przodu, podczas gdy jego końcówka wciąż tkwiła w otworze wlewu paliwa. W ten sposób wygięciu uległa płyta wlewu, odkształciły się umocowane na niej złączki przewodów, a jednocześnie naruszone zostało mocowanie pobliskiego slotu.

Co zrozumiałe, trzpienie zatrzasków chwytaka slotu wymienia się bardzo rzadko i obsługa z Melbourne nie miała w magazynie odpowiednich części zamiennych. A nie chcąc zatrzymać samolotu w Australii, serwis zezwolił na przelot do Singapuru, gdzie można było naprawić uszkodzenie. Tam z kolei bystrooki przedstawiciel Nortona zakwestionował jakość trzpieni, gdyż ich atest wydał mu się podejrzany. Nie wydał więc zgody na naprawę, nie mając pewności, czy zamontowane zostaną części oryginalne.

Usterka nie była poważna, stąd też zezwolono na przelot maszyny do macierzystej bazy linii TransPacific w Hongkongu, gdzie - jak przypuszczano - muszą się znajdować właściwe części zamienne. Tutejszy fizer, mając pełną świadomość, że działa w samym centrum światowego pirackiego rynku elementów podrobionych, znany był ze swej szczególnej troski o jakość części zamiennych, które sprowadzał bezpośrednio od amerykańskich producentów. I tak oto, trzynastego listopada ubiegłego roku, w samolocie zainstalowano nowy, pozornie autentyczny trzpień zatrzasku slotu prawego skrzydła.

Cała dokumentacja wydawała się w najlepszym porządku. Casey wyświetliła na ekranie fotokopię atestu wymienionego elementu, zgodnie z którą pochodził on z zakładów metalowych Hoffmana w Montclair, w Kalifornii, czyli od oryginalnego dostawcy Nortona. Nie miała jednak żadnych wątpliwości, że ów dokument musi być fałszywy, tak jak i fałszywa była wymieniona część. Dokładne sprawdzenie odłożyła jednak na później, mając słabą nadzieję, że uda się odkryć prawdziwego dostawcę lichej podróbki,

Teraz nie dawało jej spokoju pytanie, które zrodziła rozmowa z Amosem Petersem:

Czy zostały również wymienione jakieś inne części?

Pospiesznie przebiegła palcami po klawiaturze, przywołując na ekran raport obsługi naziemnej z Hongkongu dotyczący naprawy dokonanej trzynastego listopada. Liczyła na to, że na podstawie zapisów dowie się, co jeszcze wymieniono.

Utknęła jednak w gąszczu dokumentów. Dokładnie sprawdzała kopię każdego formularza, identyfikując znaczenie krzyżyków i niewyraźnych odręcznych wpisów w poszczególnych rubrykach. Wreszcie znalazła jednak listę części zamontowanych wówczas w maszynie.

W raporcie wyszczególniono skrótowo trzy pozycje:

WYM RT LDLT FZ-7. Wymiana siódmego bezpiecznika, odpowiedzialnego za działanie prawego reflektora świateł lądowania.

WYM RT SLT LK PIN. Wymiana trzpienia zatrzasku chwytaka slotu prawego skrzydła.

SPR ASS EQ PKG. Kontrola pozostałych elementów zestawu komplementarnego. Przy tej ostatniej pozycji, obok podpisu technika, widniały litery OK. To oznaczało, że reszta części wchodzących w skład zestawu nie była uszkodzona.

Listy tak zwanych elementów komplementarnych obejmowały wszystkie części, które obsługa musiała skontrolować po montażu jednej z nich, należących do danego zestawu. Jeśli na przykład wymieniano skorodowane obejmy zaciskowe przewodów paliwowych w prawym skrzydle, co

zrozumiałe, trzeba było sprawdzić stan analogicznych obejm lewego skrzydła, wchodzących w skład jednego zestawu.

Zatem wymiana trzpienia zatrzasku obligowała techników do kontroli szeregu innych elementów.

Tylko jakich?

Listy zestawów komplementarnych nie były dostępne w ogólnozakładowej sieci komputerowej, zatem nie mogła ich przywołać na swoim terminalu. Do sieci technicznej mogła się dostać jedynie poprzez terminal na hali montażowej.

Niewiele myśląc, wyłączyła komputer i wstała zza biurka.

HALA 64

GODZINA 14.40

W hali nikogo nie było, trwała przerwa między zmianami. Szereg montowanych samolotów stał dziwnie osamotniony, jak gdyby porzucony. Ze względu na zatłoczenie parkingów przerwa trwała aż godzinę, pierwsza zmiana kończyła pracę o wpół do trzeciej, druga zaczynała dopiero o 15.30.

Wcześniej Jeny Jenkins niedwuznacznie dał jej do zrozumienia, że właśnie w czasie tej przerwy powinna przeglądać dokumenty, żeby nie wzbudzać podejrzeń robotników. Teraz skłonna była przyznać, że miał rację. Mogła do woli siedzieć przy terminalu, nie zauważona przez nikogo.

Ruszyła prosto do stanowiska archiwum technicznego, rozglądając się za Jenkinsem, ale jego również nie było na hali. Zauważyła tylko inspektora jakości i zapytała go, czy nie widział Jerry'ego.

- Pewnie poszedł do domu - odparł tamten.

- Tak wcześniej?

- Wspominał, że nie czuje się najlepiej.

Casey zmarszczyła brwi. Jenkins normalnie pracował do siedemnastej.

Otworzyła furtkę i usiadła przed terminalem komputerowym. Pospiesznie wywołała na ekranie bazę danych serwisowych zestawów komplementarnych. Wpisała szukaną informację: RT SLATS LK PIN i po chwili wyświetliła się lista pozostałych elementów zestawu.

Wszystko jej pasowało. W zestawie znajdowało się pięć innych elementów mocowania slotu: prowadnice, ramię chwytaka, dźwignia siłownika hydraulicznego, tłok siłownika oraz czołowe gniazdo zatraskowe.

Dodatkowo technik obsługi powinien jeszcze skontrolować czujnik zbliżeniowy, jego gniazdo, osłonę oraz styki przewodów.

Wiedziała, że Doherty już dokładnie sprawdził wszystkie części mocowania slotu. Więc jeśli Amos miał rację, trzeba było jeszcze zbadać stan czujnika. Podejrzewała, że nikomu z zespołu do tej pory nie przyszło to do głowy.

Tylko czy sam czujnik mógł się przyczynić do spowodowania katastrofy?

Chyba tak. W każdym razie nie można było tego wykluczyć.

Wyłączyła komputer i wyszła z za przepierzenia, kierując się w stronę swego biura. Przede wszystkim powinna zawiadomić Rona Smitha, żeby sprawdził ów czujnik położenia slotu. W zamyśleniu wyszła z cienia olbrzymiego dziobu odrzutowca, zmierzając ku północnemu krańcowi hali.

Nieoczekiwanie dostrzegła w drzwiach dwóch mężczyzn wkraczających na teren hali montażowej. Nie widziała ich zbyt wyraźnie w jaskrawym świetle słońca wpadającym z zewnątrz, zauważyła jednak, że pierwszy z nich ma na sobie czerwoną flanelową koszulę w kratę, drugi natomiast nosi czapkę baseballową.

Skreśliła pospiesznie w stronę stanowiska kontrolera jakości, chcąc go poprosić o wezwanie strażników. Ale jego nie było przy biurku, nie dostrzegła go nigdzie w pobliżu. Rozejrzała się

trwożliwie, uprzytamniając sobie ze zgrozą, że w hali zapewne nie znajdzie żywej duszy. Tylko w przeciwległym końcu hangaru, niemal kilometr dalej, zauważyła sprzątaczkę z miotłą.

Spojrzała na zegarek. Do rozpoczęcia drugiej zmiany pozostał jeszcze kwadrans.

Dwaj mężczyźni szli prosto na nią.

Zawróciła i ruszyła energicznym krokiem w głąb hangaru. Muszę jakoś z tego wybrnąć, powtarzała w myślach. Niepostrzeżenie otworzyła torebkę i wyjęła aparat komórkowy, mając zamiar powiadomić ochronę zakładów.

Ale we wnętrzu hali telefon nie działał, nie było nawet sygnału. Poniewczasie uzmysłowiła sobie, że pod stropem hangaru są rozpięte miedziane ekrany w celu zabezpieczenia testowanych przyrządów pokładowych przed ewentualnymi zakłóceniami elektromagnetycznymi z zewnątrz.

Zatem skorzystać z aparatu mogła dopiero po wyjściu przed gigantyczną halą montażową.

A od wyjścia dzieliło ją co najmniej pięćset metrów.

Przyspieszyła kroku. Głośno stukała obcasami o betonową posadzkę, odnosiła wrażenie, że odgłos jej kroków roznosi się echem po całej hali. Czy to możliwe, żeby naprawdę nikogo tu nie było? Nie potrafiła w to uwierzyć. Zazwyczaj w hangarze pracowało kilkuset robotników, toteż przyzwyczajona do ich obecności zaczęła się rozglądać na boki w poszukiwaniu ludzi. Technicy siedzieli w montowanych maszynach, kręcili się po rusztowaniach, stali na podestach narzędziowych. Zwykle otaczały ją setki osób. Była przekonana, że lada chwila musi kogoś zauważyć.

Obejrzała się przez ramię.

Dwaj obcy zmniejszyli dzielący ich dystans.

Jeszcze bardziej przyspieszyła, siłą powstrzymując pragnienie rzucenia się do panicznej ucieczki. Bolały ją już nogi od butów na wysokich obcasach. Przecież to śmieszne, tłumaczyła sobie, żebym ja, należąca do ścisłego kierownictwa zakładów, musiała w ciągu dnia biegać po hali z obawy przed dwoma zbirami.

Natychmiast zwolniła.

Zaczerpnęła głęboko powietrza.

Obejrzała się: tamci byli coraz bliżej.

Czy mam dopuścić do bezpośredniej konfrontacji? - rozważała gorączkowo. Nie, to byłoby nierozsądne, zwłaszcza teraz, podczas przerwy między zmianami.

Znowu przyspieszyła kroku.

Doszła do ciągnących się pod ścianą podręcznych magazynów części, gdzie zwykle kręciło się wielu pracowników, którzy pobierali elementy montażowe czy wymieniali narzędzia. Ale teraz nawet te stanowiska świeciły pustkami.

Nie było tam nikogo.

Zerknęła przez ramię. Prześladowcy znajdowali się nie dalej jak pięćdziesiąt metrów za nią. Wciąż zmniejszali dystans.

Casey przyszło do głowy, że gdyby teraz zaczęła przeraźliwie krzyczeć o pomoc, z pewnością w pobliżu znalazłoby się kilkunastu robotników. Zarazem pomyślała jednak, że tamci dwaj błyskawicznie by się schowali za jakimiś rusztowaniami czy pakami, a ona by się tylko zbłąźniła. Nie przeżyłaby takiego poniżenia. Nie wyobrażała sobie, żeby mogła wytrzymać ironiczne uśmiechy ludzi...

Zatem trzeba było zapomnieć o takiej ewentualności.

Pod żadnym pozorem nie mogła zacząć krzyczeć.

Jęła się więc gorączkowo rozglądać za skrzynkami alarmów. Wystarczyło przecież włączyć syrenę przeciwpożarową. Albo nawet sygnalizację przywołania karetki pogotowia. Wszak tego typu instalacje były rozmieszczone w całym hangarze. Lecz w takiej chwili nie potrafiła sobie przypomnieć, gdzie się znajduje najbliższa skrzynka.

Gdyby znalazła przycisk alarmu i go uruchomiła, zawsze mogłaby się później wytłumaczyć, że zrobiła to niechcący...

Nigdzie w pobliżu nie było skrzynki.

Dwaj prześladowcy znajdowali się już trzydzieści metrów od niej. Gdyby nagle zaczęli biec, dopadliby ją w ciągu paru sekund. Musieli jednak zachować ostrożność, szczególnie teraz, kiedy lada chwila do hangaru powinny wkroczyć gromady pracowników drugiej zmiany.

Ale w drzwiach ciągle nikt się nie pojawiał.

Zauważyła z prawej strony stertę niebieskich wytłoczyn, którymi na czas transportu zabezpieczano przed wstrząsami gigantyczne elementy kadłuba samolotu. Przyszło jej do głowy, że ten nie zmontowany jeszcze do końca kadłub maszyny to ostatnie miejsce, gdzie mogłaby się ukryć.

Ostatecznie jestem członkiem ścisłego kierownictwa zakładów, przelatywało jej przez myśli, i chociażby z tego powodu...

Bzdury!

Skreśliła gwałtownie w prawo, zanurkowała pod rusztowaniem, minęła stertę plastikowych kształtek. Prześliznęła się obok oświetlonych schodów prowadzących na galerię. Za plecami usłyszała stłumione okrzyki zdumienia, a po chwili szybsze kroki napastników. Ona tymczasem znalazła się w głębokim cieniu za masywnymi dźwigarami podestu montażowego. Jeszcze bardziej przyspieszyła kroku.

Casey była jednak na swoim terenie, dobrze wiedziała, jak się poruszać między rusztowaniami, zachowując ostrożność. Od czasu do czasu zerkała w górę, licząc na to, że kogoś zauważy. Zwykle na podeście przebywało dwudziestu lub trzydziestu robotników, którzy w blasku fluorescencyjnych lamp spajali ze sobą elementy kadłuba. Ale teraz nie było tam nikogo.

Za nią rozległ się głuchy huk, po którym padło niewybredne przekleństwo. Pewnie jeden z prześladowców wpadł na rusztowanie.

Singleton ruszyła biegiem, chyląc głowę i przeskakując nad wijącymi się po posadzce kablami oraz porozstawianymi skrzynkami narzędziowymi. Wypadła na otwartą przestrzeń. Przed nią znajdowało się stanowisko czternaste: niemal już wykończony samolot stał tu na kołach, jego brzuch wisiał wysoko ponad jej głowę. Spostrzegła wokół części ogonowej kilka wiszących pomostów, usytuowanych około dwudziestu metrów nad podłogą hangaru.

Obrzuciła szybkim spojrzeniem kadłub odrzutowca i zauważyła, że w kabinie ktoś jest. Za oknem zamajaczyła rozmazana sylwetka.

Więc jednak ktoś tam był!

Wreszcie!

Rzuciła się biegiem do schodków i pognęła na górę, dzwoniąc obcasami o metalowe stopnie. Wpadła na drugi pomost, przystanąła i zadarła głowę. Wysoko, bo nie więcej jak trzy metry od sklepienia hangaru, na podwieszanej platformie pracowało trzech mężczyzn w kaskach. Dolatywało stamtąd ciche brzęczenie jakichś urządzeń elektrycznych. Monterzy coś robili przy górnej krawędzi statecznika pionowego.

Spojrzała w dół, na dwóch ścigających ją prześladowców. Oni również wydostali się już spod

rusztowania i zmiierzali w kierunku schodków, patrząc ku górze.

Pobiegła dalej.

Dotarła w końcu do tylnych drzwi samolotu i wpadła do środka. W gigantycznym wnętrzu maszyny nie było jeszcze żadnych elementów poza podłogą,

Singleton znalazła się między półkolistymi ścianami, przez co poczuła się jak w brzuchu metalowego wieloryba. Mniej więcej w połowie długości kadłuba pracowała samotna kobieta, Azjatka, która mocowała srebrzyste płyty izolacji termicznej. Ze zdumieniem popatrzyła na zadyszana Casey.

- Czy ktoś tu jeszcze pracuje? - zapytała Singleton.

Kobieta pokręciła głową. Na jej twarzy odmalował się strach, jakby została przyłapana na jakimś przestępstwie.

Casey zawróciła na pięcie i wypadła przez drzwi.

Mężczyźni byli już na ostatnim podejściu przed wejściem do samolotu.

Bez namysłu pobiegła dalej ku górze.

W stronę podwieszonych platform.

Metalowe schodki miały na dole szerokość dwóch metrów. Ale tutaj, powyżej wejścia do samolotu, zmieniły się w półmetrową, zabezpieczoną jedynie cienką barierką i ustawioną stromo drabinkę, prowadzącą wzdłuż krawędzi rusztowania. Wszędzie dokoła zwieszały się kable elektryczne, przypominające splątany gąszcz dzikiego wina. W pewnej chwili Casey wyróżnęła ramieniem w zawieszoną nad pomostem skrzynkę przyłączeniową. Co gorsza, drabinka chwiała się pod ciężarem człowieka, a pokonawszy zaledwie dziesięć szczebli, trzeba było przeskoczyć po wąskiej kładce do następnych schodków. Singleton znalazła się gdzieś na wysokości czwartego piętra, pod nią rozciągał się ciemnobrunatny obły kolos budowanego kadłuba. Powyżej zaś wisiał olbrzymi płat statecznika poziomego.

Niespodziewanie ogarnęło ją przerażenie, poczuła lęk wysokości. Popatrzyła na monterów pracujących na wiszącej platformie.

- Halo! Panowie! - zawołała w ich kierunku. Nie zareagowali.

Dwaj prześladowcy wspinali się za nią, ich sylwetki w regularnych odstępach czasu migały między dźwigarami rusztowania.

- Halo! Hej, wy tam!

Monterzy zdawali się ją całkowicie lekceważyć. Pobiegła więc dalej i wkrótce zauważyła, dlaczego nie reagowali. Mieli na uszach grube niebieskie osłony zabezpieczające przed hałasem.

W ogóle nie słyszeli jej krzyków.

Zaczęła się wspinać jeszcze wyżej.

Szesnaście metrów nad podłogą hangaru schodki skręcały ostro w prawo i bieły wzdłuż smoliście czarnych sterów wysokości w kierunku statecznika pionowego. Wielki płat ogonowy przesłonił jej widok na dwóch prześladowców. Casey prześliznęła się pod krawędzią najbliższego steru. Dobrze wiedziała, że ich niezwykle wygląd jest wynikiem pokrycia specjalnym tworzywem sztucznym. Przypomniła sobie również, iż nie należy dotykać sterów gołą ręką.

A kilkakrotnie z trudem opanowywała pragnienie, żeby się ich uchwycić. Drabinka w żadnej mierze nie była przystosowana do takich wyczynów akrobatycznych, kołysała się pod nią coraz mocniej. W którymś momencie Singleton zjechała kilka szczebli w dół, ledwie odzyskując równowagę.

Bez przerwy jednak wspinała się ku górze.

Wielki płat ogonowy oraz gąszcz rusztowania całkowicie zasłaniały jej widok na podłogę hali, nie umiała zatem powiedzieć, czy zjawili się przy samolocie robotnicy z drugiej zmiany.

Uparcie włąziła coraz wyżej.

Ale musiała zwolnić, nawet nie tyle z powodu zmęczenia, ile przez parny zaduch gorącego powietrza zgromadzonego pod stropem hangaru. Nie bez powodu monterzy najwyższej położonych części samolotu mówili o pracy w saunie.

Dotarła wreszcie do pomostu biegnącego ponad czarnymi sterami poziomymi. Ten prowadził dookoła statecznika pionowego, a nieco dalej zaczynał się kolejny ciąg drabin, wiodących na wyższy poziom rusztowania. Z górnego pomostu było już blisko do wiszącej platformy, gdzie pracowali technicy. Nie miała teraz większej ochoty patrzeć w dół, skupiła się na grubych drewnianych belkach dźwigających strop hangaru. Jeszcze tylko parę stopni... Pokonała ostatni podest i wybiegła po kładce z metalowej ściany statecznika pionowego. Tutaj już...

Stała, oszołomiona.

Robotnicy z wiszącej platformy gdzieś zniknęli.

Rozejrzała się w panice i po chwili spostrzegła w dole trzy żółte kaski. Technicy zjeżdżali na dół, stłoczeni w malutkiej klatce windy elektrycznej.

- Halo!

Żaden z nich nie podniósł głowy.

Singleton zerknęła przez ramię, usłyszawszy łomot butów o metalowe szczeble drabiny. Czując pod stopami wibracje rusztowania wywołane ciężkimi stąpnięciami dwóch prześladowców. Domyśliła się, że muszą być już blisko.

Ona zaś nie miała dokąd uciekać.

Kilkanaście metrów dalej kładka wychodziła na szeroką platformę usytuowaną przy krawędzi natarcia statecznika, a ta ze wszystkich stron była otoczona barierką.

Casey znajdowała się dwadzieścia metrów nad podłogą hangaru, na pomoście monerskim wysuniętym ponad gigantyczny kadłub odrzutowca.

Dwaj obcy zbliżali się nieubłaganie.

Nie było stąd żadnej drogi ucieczki.

I po co zaczęłam włązić na rusztowanie? - pomyślała. Trzeba było zostać na dole. Atak sama się zapędziłam w pułapkę.

Przerzuciła nogę przez barierkę platformy i zacisnęła palce na szynie rusztowania. Metal był aż ciepły od rozgrzanego powietrza. Singleton śmiało zeskoczyła na biegnącą ukośnie belkę.

Zacząła pospiesznie schodzić po rusztowaniu, starając się wyszukiwać jak najlepszych miejsc uchwytu.

Bardzo szybko pojęła swój błąd. Rusztowanie zrobione było ze spojonych ukosem na krzyż grubych szyn. Co rusz zsuwała się po nich, a jej palce boleśnie klinowały się w złączeniach belek. Śliskie podeszwy pantofli nie pozwalały jej stanąć pewnie na opadających pod ostrym kątem elementach. W dodatku szyny tworzące rusztowanie były zupełnie gładkie. Toteż już po kilkunastu sekundach karkołomnego schodzenia zabrakło jej tchu w płucach. Przywarła całym ciałem do pionowego dźwigara, objęła go ramionami i przystanęła, żeby zaczerpnąć powietrza.

Wciąż bała się spojrzeć w dół.

W górze, nieco po lewej, dwaj mężczyźni wybiegli na najwyższy pomost. Pierwszy nosił

czerwoną flanelową koszulę w kratę, drugi miał na głowie baseballową czapkę. Zatrzymali się i popatrzyli na nią, jakby nie wiedzieli, co w tej sytuacji mają robić. Casey znajdowała się jakieś dwa metry poniżej platformy, stała na zewnętrznej belce rusztowania.

Z przerażeniem spostrzegła, że starszy z nich wyciąga z tylnej kieszeni spodni grube robocze rękawice.

Nie było innego wyjścia, jak schodzić dalej. Ostrożnie odchyliła się od dźwigara i stanęła na niższej szynie. Przytrzymując się górnej, błyskawicznie zjechała dwa metry w dół. Bez namysłu powtórzyła ten wyczyn. Znalazła się na poziomie smoliście czarnych sterów wysokości, które widziała nieopodal, po drugiej stronie pajęczyny rusztowania.

Belki pod nią zatrzęsły się mocniej.

Mężczyzna we flanelowej koszuli szybko schodził po rusztowaniu w ślad za nią. Był silny i sprawny. Nie ulegało wątpliwości, że wkrótce musi jej dopaść.

Drugi tymczasem zbiegał po drabinie i przemykał wzdłuż pomostów, bez przerwy spoglądając w jej kierunku.

Ten w czerwonej koszuli był nie dalej jak trzy metry od niej.

Casey zjechała do kolejnego złączenia.

Dłonie piekły ją jak poparzone. Spazmatycznie łapała powietrze. Rusztowanie w wielu miejscach uwalane było smarami i z coraz większym trudem znajdowała pewny punkt podparcia. Niemalże odczuwała już fizycznie bliską obecność prześladowcy. Nad głową migąły jej wielkie pomarańczowe buty robocze o bardzo grubych, głęboko tłoczonych podeszwach.

Za parę sekund tamten musiał jej przydepnąć palce.

W panice zjechała na niższe złączenie szyn, kiedy niespodziewanie potrąciła coś ramieniem. Obejrzała się i dostrzegła gruby kabel zasilający, który zwisał spod stropu hali. Miał z pięć centymetrów średnicy, pokrywała go warstwa gładkiej szarej izolacji. Ciekawe, czy utrzymałby mój ciężar? - przemknęło jej przez głowę.

Obcy był tuż ponad nią.

Raz kozie śmierć, pomyślała Casey.

Zacisnęła palce na kablu i szarpnęła nim kilkakrotnie. Nic się nie stało. Wychyliła się i popatrzyła w kierunku stropu, lecz nie zauważyła na nim żadnych skrzynek przyłączeniowych. Przyciągnęła więc kabel do siebie i owinęła wokół niego prawą nogę. Pomarańczowe buty obcego mignęły jej przed oczyma, gdy odepchnęła się od rusztowania i zaczęła zjeżdżać w dół.

Początkowo miała nadzieję, że zdoła się po nim zsunąć jak po linie, ale nie utrzymała swego ciężaru. Ześlizgiwała się w sposób niekontrolowany. Zdarta skóra na dłoniach paliła, jak przypiekana gorącym żelazem.

Casey zjeżdżała coraz szybciej.

Nie mogła nawet wyhamować pędu.

Miała wrażenie, że skóra na jej dłoniach lada moment zajmie się ogniem. Kratownice rusztowań migąły przed oczyma, początkowo liczyła mijane belki, ale koło dwudziestej straciła rachubę. Nagle uderzyła boleśnie stopą o skrzynkę przyłączeniową, kabel odwinął jej się z uda i Casey zawisła w powietrzu. Zdołała jednak dosięgnąć czubkiem buta skrzynki, przyciągnęła ją do siebie i ponownie oplotła nogi wokół drugiego kabla, prowadzącego z niej dalej ku ziemi. Opuściła się bardzo ostrożnie i przeniosła na niego ciężar ciała.

Poczuła gwałtowne szarpnięcie.

Ze skrzynki wystrzeliły snopy iskier. Włączyła się sygnalizacja alarmowa, terkot dzwonek rozbrzmiał głośnym echem w całej hali. Kablem jeszcze raz szarpnęło. Singleton usłyszała w dole krzyki ludzi. Zdobyła się na odwagę i spojrzała pod siebie. Z osłupieniem zobaczyła, że znajduje się najwyżej trzy metry nad posadzką hangaru. Robotnicy wyciągali do niej ręce, inni biegli w tę stronę, okrzyki przybierały na sile.

Puściła się kabla i zeskoczyła na podłogę.

Sama się zdumiała, że tak szybko odzyskała panowanie nad sobą. Podniosła się z betonowej posadzki i w zakłopotaniu jęła otrzepywać ubranie.

- Nic mi nie jest. Wszystko w porządku - powtarzała otaczającym ją pracownikom. - Naprawdę nic mi się nie stało.

Przez tłum przepchnęli się dwaj sanitariusze. Powstrzymała ich ruchem ręki.

- Nic mi nie jest.

Monterzy, zauważywszy w końcu niebieski pasek na jej identyfikatorze, zaczęli ciekawie spoglądać w górę, kręcić głowami i zerkać na siebie z niedowierzaniem. Chyba nie mogli pojąć, co ona tam robiła, między podwieszonymi platformami. Wreszcie zaczęli się stopniowo rozchodzić, wyraźnie zmieszani i zaszokowani tym niewytłumaczalnym wypadkiem.

- Nic się nie stało. Wszystko w porządku. Naprawdę - powtarzała Singleton. - Wracajcie do swoich zajęć.

Sanitariusz nieśmiało zaprotestował, lecz Casey przepchnęła się przez tłum i ruszyła w kierunku wyjścia. Nie wiadomo skąd zjawił się obok niej Kenny Burne i troskliwie objął ją ramieniem.

- Co ty wyczyniasz, do cholery?

- Nic szczególnego.

__ Chyba wiesz, że teraz na hali nie jest zbyt bezpiecznie. Czyżbyś zapomniała?

- Nie, pamiętam - burknęła.

Pozwoliła się Kenny'emu wyprowadzić przed budynek, na skąpany w słońcu plac. Zamrugwała szybko, oslepiona. Spojrzała na parking ciasno zastawiony autami pracowników drugiej zmiany. Padające ukośnie promienie słoneczne odbijały się w szybach samochodów.

Kenny obrócił ją twarzą do siebie.

- Naprawdę musisz być bardziej ostrożna, Casey. Wiesz, co mam na myśli?

- Tak, wiem.

Popatrzyła na swoje ubranie. Z przodu całą bluzkę i spódnicę pokrywały olbrzymie plamy smarów.

- Masz tu jakieś ciuchy na zmianę? - zapytał Burne.

- Nie. Muszę jechać do domu.

- To lepiej cię odwiozę.

Singleton chciała już zaprotestować, lecz przezornie ugryzła się w język. - Dzięki, Kenny - powiedziała cicho.

BUDYNEK ADMINISTRACYJNY

GODZINA 18.00

John Marder uniósł głowę znad biurka.

- Słyszałem o jakimś incydencie w hali sześćdziesiątej czwartej. Co tam się stało? - zapytał.

- Nic specjalnego. Musiałam coś sprawdzić w komputerze sieci technicznej. Pokiwał głową.

- Może lepiej nie chodź więcej sama do hangaru, Casey. Zwłaszcza po tym rannym wypadku, kiedy urwała się skrzynia spod suwnicy. Jeśli już będziesz musiała tam pójść, zabierz ze sobą Richmana albo któregoś z inżynierów zespołu.

- Dobrze.

- Naprawdę nie ma sensu ryzykować.

- Rozumiem.

- A teraz... - rzekł, rozsiadając się wygodnie w fotelu - powiedz, o co chodziło temu dziennikarzowi.

- Jack Rogers chce napisać artykuł, który może mieć dla nas niezbyt przychylny wydźwięk. Uczepił się plotki, że według działaczy związkowych zamierzamy przekazać Chińczykom technologię montażu skrzydeł. Ci nawet podobno mają na potwierdzenie tego kopie jakichś dokumentów. A zdaniem Rogersa niepokoję wśród załogi wywołują... ogólnie mówiąc, przecieki ze ścisłego grona kierownictwa zakładów.

- Przecieki? - zdziwił się Marder. - Jakie znów przecieki?

- Ktoś mu nagadał, że ty i Edgerton nawzajem kopiecie pod sobą dołki. Pytał mnie wprost, czy moim zdaniem tarcia w dyrekcji mogą mieć wpływ na losy uzgadnianego kontraktu.

- Matko Boska... - jęknął Marder. Wyglądał na zaszokowanego. - Przecież to śmieszne. Całkowicie popieram stanowisko Hala w tych pertraktacjach. Kontrakt ma olbrzymie znaczenie dla zakładów. W tej sprawie nie mogło być żadnych przecieków. Co mu odpowiedziałas?

- Spławiłam go. Lecz jeśli zależałoby nam na wyciszeniu plotek, powinniśmy dać mu jakiś rzetelny materiał. Najlepszy byłby chyba wywiad z Edgarto-nem. Może wystarczyłaby obietnica wyłączności na opisanie kontraktu z Chinami. Moim zdaniem tylko w ten sposób dałoby się nieco uspokoić nastroje.

- Masz rację, lecz Hal nie zgodzi się na udzielenie wywiadu. Podejrzewam, że nawet gdybym osobiście go o to poprosił, i tak by odmówił.

- Ktoś jednak powinien się tym zająć. Może ty byś spróbował?

- To też nie będzie łatwe. Hal stanowczo zakazał mi się kontaktować z dziennikarzami do czasu podpisania umowy. Zgadzam się z nim, że należy teraz zachować ostrożność. Czy temu facetowi można zaufać?

- Raczej tak, sądząc z naszej dotychczasowej współpracy.

- Gdybym zdecydował się przedstawić mu jakiś materiał w ścisłej tajemnicy, zgodziłby się zataić moje nazwisko?

- Oczywiście. On tylko potrzebuje rzetelnych informacji.

- W porządku. W takim razie z nim pogadam.-Marder zapisał coś w notesie. - Masz jeszcze jakąś sprawę?

- Nie, to wszystko.

Casey wstała i ruszyła do wyjścia.

- Powiedz mi przy okazji, jak się sprawuje Richman.

- Całkiem nieźle - odparła. - Jest tylko zupełnie zielony.

- Na mnie zrobił bardzo dobre wrażenie. Postaraj się go wykorzystać, daj mu jakąś robotę.

- Dobra.

- O to samo prosiłem w dziale marketingu, lecz oni stwierdzili widocznie, że lepiej sobie nie zawracać głowy.

- Rozumiem - bąknęła Singleton. Marder wstał z fotela.

- Zobaczymy się jutro rano na zebraniu zespołu.

Kiedy Casey wyszła, otworzyły się drzwi bocznego pokoju i do gabinetu wkroczył Richman.

- Zachowałeś się jak ostatni kretyn - syknął na niego Marder. - Omal jej nie dopadli na hali sześćdziesiątej czwartej. Gdzie byłeś, do cholery?

- Ja właśnie... tego...

- Weź się w garść - huknął Marder. - Nie życzę sobie, aby Singleton cokolwiek złego się stało, jasne? Jest nam bardzo potrzebna, a nie będziemy z niej mieli żadnego pożytku, jeśli wyląduje w szpitalu.

- Rozumiem, John.

- Więc przestań się wreszcie obijać. Masz za nią łązić krok w krok, dopóki cała ta sprawa nie dobiegnie końca.

DZIAŁ KONTROLI JAKOŚCI

GODZINA 18.20

Tymczasem Casey wróciła do swego biura na trzecim piętrze. Norma siedziała jeszcze przy biurku, jak zwykle z papierosem w ustach.

- Podrzuciłam ci następną stertę teleksów - zakomunikowała.

- W porządku.

- Richman już dawno poszedł do domu.

- Jasne.

- Sprawiał takie wrażenie, jakby mu się bardzo spieszyło. Rozmawiałam na jego temat z Evelyn z księgowości.

- I co?

- Wszystkie jego podróże służbowe z działu marketingu opłacane były ze specjalnego funduszu reprezentacyjnego. Zwykle rada nadzorcza funduje sobie z tego budżetu rozmaite bibki. Gówniarz podobno nieźle skubnął fundusz.

- Ile wydał?

- Lepiej usiądź. Dwieście osiemdziesiąt cztery tysiące dolarów.

- Rety... -jęknęła Casey. - W ciągu trzech miesięcy?

- Owszem.

- To musiał sporo jeździć na nartach. Jak zaksięgowano te wydatki?

- Przecież to fundusz reprezentacyjny, odnotowuje się tylko wydatkowane kwoty.

- To kto, w takim razie, zatwierdzał jego wydatki?

- Dyrekcja pionu produkcyjnego. Wygląda na to, że sam Marder.

- John miałby lekką rączką wyrzucać takie pieniądze?

- Czemu nie? Evelyn obiecała, że jeszcze zajrzy do rachunków. Może poznamy dalsze szczegóły.

- Norma zaczęła przekładać papiery na biurku. - Poza tym nie mam nic specjalnego... FAA dostanie wydruk zapisu z rejestratora CVR ze znacznym opóźnieniem. Większość rozmów była prowadzona po chińsku, a tłumacze się spierają o znaczenie jakichś szczegółów. Linie TransPacific podjęły się przygotować własne tłumaczenie.

Casey westchnęła głośno.

- Można się było tego spodziewać.

Po każdym wypadku lotniczym kopia zapisu rozmów w kabinie pilotów musiała być dostarczona komisji Zarządu Federalnego, ta jednakże mogła się posługiwać wyłącznie spisany stenogramem, jako że w świetle prawa międzynarodowego brzmienie głosów pozostawało własnością linii lotniczych. Kiedy natomiast załoga porozumiewała się w obcym języku, zawsze powstawały spory tłumaczy na temat znaczenia niektórych wypowiedzi. Wydawało się to już żelazną regułą.

- Allison nie dzwoniła?

- Nie, skarbie. Prywatnie dzwonił do ciebie jedynie Teddy Rawley. Singleton przygryzła wargi.

- Nic wielkiego - bąknęła.

- Mam nadzieję, że to prawda.

W swoim gabinecie zaczęła przeglądać wydruki teleksów. Większość z nich dotyczyła lotu

TransPacific 545. Na samym wierzchu znajdował się spis udostępnionych przez FAA materiałów:

FAA dok. 8020-9, WSTĘPNY RAPORT POWYPADKOWY FAA dok. 8020-6, TECHNICZNY
RAPORT POWYPADKOWY FAA dok. 8020-6-1, TECHNICZNY RAPORT POWYPADKOWY
(c.d.) FAA dok. 7230-10, REJESTR NAMIARÓW POZYCYJNYCH:

HONOLULU ARINC

LOS ANGELES ARTCC,

PŁD. KALIFORNIA ATAC NAMIARY AUTOMATYCZNE:

PŁD. KALIFORNIA ATAC FAA dok. 7230-4, RAPORTY ZMIANOWE OPERATORÓW
STACJI:

LOS ANGELES ARTCC

PŁD. KALIFORNIA ATAC FAA dok. 7230-8, SCHEMATY PRZEBIEGU LOTU:

LOS ANGELES ARTCC

PŁD. KALIFORNIA ATAC PLAN LOTU, ICAO

Dalej znajdowało się kilkanaście różnych map z zaznaczoną trasą samolotu, zapisy utrwalonych rozmów kapitana z kontrolerami lotu, mapy meteorologiczne. Dostarczono jej też kopię wstępnego protokołu oględzin maszyny przez zespół serwisowy obsługi naziemnej Nortona. Do tej pory był to jedyny konkretny materiał, na którym mogli oprzeć dalsze dochodzenie.

Casey przetarła zmęczone oczy i postanowiła zabrać te wydruki do domu, żeby dokładnie się z nimi zapoznać po obiedzie.

GLENDALE

GODZINA 22.45

Usiadł energicznie w łóżku, odrzucił kołdrę i spuścił nogi na podłogę.

- Na mnie już pora, skarbie - rzekł, nie patrząc na nią.

Casey obrzuciła spojrzeniem jego szerokie, nagie ramiona, lekko zaokrąglone plecy, silne mięśnie karku.

- Było wspaniale - dodał. - Uwielbiam się z tobą spotykać.

- Tak, jasne - mruknęła.

- Rozumiesz jednak, że jutro czeka mnie ciężki dzień.

Pragnęła, żeby został z nią na noc. Znacznie lepiej czuła się u jego boku. Ale wiedziała, że nie ma na co liczyć. Nigdy nie zostawał.

- Tak, rozumiem. Nie mam do ciebie żalu, Teddy. Odwrócił się do niej i uśmiechnął szeroko.

- Jesteś najlepsza, Casey.

Pochylił się i czule pocałował ją na pożegnanie. Singleton pomyślała, że pewnie jest najlepsza dlatego, że nigdy go nie prosi, aby z nią został. Odwzajemniła jednak pocałunek, wyczuwając lekki zapach piwa z jego z ust. Położyła mu dłoń na karku i wplotła palce we włosy.

Niemal natychmiast się wyprostował.

- To na razie. Żałuję, ale naprawdę muszę już lecieć.

- Nie ma sprawy.

- A propos, słyszałem, że podczas przerwy między zmianami zwiedzałaś wiszące ogrody...

- Tak, to prawda.

- I nie masz zamiaru na nikogo złożyć doniesienia?

- Nie. Uśmiechnął się.

- Tak myślałem. - Cmoknął ją w policzek i zaczął zbierać swoje ubranie. - W każdym razie będę czekał na następną okazję...

- Bardzo się cieszę. Nie chcesz kawy przed wyjściem?

Wsunął nogi w wysokie, kowbojskie buty.

- Nie, dziękuję, złotko. Było naprawdę cudownie.

Casey nie chciała zostać sama w łóżku, więc także wstała. Włożyła obszerną białą bluzę, odprowadziła Teddy'ego do drzwi i jeszcze raz pocałowała go na pożegnanie. Lekko nacisnął palcem czubek jej nosa i powtórzył z uśmiechem:

- Było wspaniale.

- Dobranoc, Teddy.

Zamknęła starannie drzwi i włączyła alarm przeciwwłamaniowy.

Przeszła do saloniku, zgasiła wciąż grające radio i rozejrzała się pospiesznie, czy czegoś tu nie zostawił. Bardzo często mężczyźni zostawiali u niej jakieś drobiazgi, chcąc mieć wymówkę do powtórnej wizyty. Ale Teddy'emu się to nie zdarzało. Niemalże zniknął bez śladu. Tylko na stole w

kuchni pozostała puszka z resztką piwa. Casey wyrzuciła ją do kosza i starła z blatu odrobinę rozlanego napoju.

Już od paru miesięcy powtarzała sobie w duchu, że powinna zerwać ten związek. Ale jakiś wewnętrzny głos bezustannie jej odpowiadał: „Co masz zerwać, skoro nie istnieje żaden związek?” Toteż nigdy właściwe słowa nie chciały jej przejść przez gardło. Praca w zakładach Nortona zabierała jej mnóstwo czasu, niewiele miała okazji do spotkań z mężczyznami. Ostatnio pół roku temu wybrała się z Eileen, sekretarką Mardera, do znanego baru w Studio City, gdzie koncertowali piosenkarze country. To Eileen namówiła ją na tę wyprawę, kusząc perspektywą poznania młodych aktorów czy animatorów ze studia Disneya, najogólniej mówiąc sympatycznych i zabawnych ludzi. Ale Casey tylko się zmęczyła. Nie należała do szczególnie pociągających, nie była już najmłodsza i nie umiała podrywać chłopaków, kręcąc pupą w obcisłych dżinsach czy eksponując biust pod kusą, ciasną bluzką.

Doszła do wniosku, że bywalcy lokalu są dla niej za młodzi, część z nich nie miała jeszcze śladów zarostu na twarzy. Nie potrafiła się nawet zmusić do nawiązania z nimi błahej rozmowy. Po prostu źle się czuła w takim towarzystwie. Miała już prawie czterdziestkę, była zaabsorbowana pracą zawodową i samotnie wychowywała córkę. Od tamtej pory postanowiła już nigdzie się nie wypuszczać w towarzystwie Eileen.

Nie oznaczało to jednak, że stroni od nowych znajomości. Miała tylko trudności z ich nawiązywaniem. Zawsze brakowało jej czasu, często odczuwała przemożne zmęczenie. Ostatecznie nie była to dla niej aż tak ważna sprawa.

Ale gdy Teddy zadzwonił i powiedział, że przypadkiem znalazł się w tej okolicy, pobiegła otworzyć drzwi i wyłączyć alarm, po czym szybko wzięła prysznic.

Nie było to nic nowego. Tak mniej więcej wyglądało jej życie uczuciowe już od roku.

Zrobiła sobie herbatę i wróciła do łóżka. Spiętrzyła wysoko poduszki, usiadła i sięgnęła po stos wydruków, mając zamiar przyjrzeć się bliżej zapisom rejestratorów wskazań przyrządów pokładowych.

Zaczęła odczytywać kolejne wiersze, wodząc palcem po papierze:

Całość tego wydruku zajmowała dziesięć stron. Casey nie była pewna, czego dotyczą niektóre odczyty, a zwłaszcza parametry dodatkowe, oznaczone skrótem AUX. Pierwszy z nich odzwierciedlał zapewne stanu dodatkowego generatora prądu, czyli turbiny gazowej napędzającej prądnice, w trakcie postoju samolotu na ziemi i zapewniającej awaryjne zasilanie w wypadku awarii układu pierwotnego; która znajdowała się w samym końcu części ogonowej maszyny. Co jednak opisywała reszta skrótów? Czyżby chodziło o zapasowe wejścia portu rejestratora? Może o kontrolę samego zapisu? A co oznaczały symbole AUX COA?

Postanowiła spytać o to Rona.

Odłożyła listę na bok i spojrzała na drugi wydruk, przedstawiający zapis rejestratora sygnalizacji alarmowej, DEU, utrwalającego wszelkie błędy w kolejnych etapach rejsu. Nagle oprzytomniała. Przyjrzała się jeszcze raz wpisowi:

ETAP 04

SYGNAŁ. 01

R/L SIB PROX SENS NIEZGODN. 8 KWI 00.36

SYGN. 180 FC052606H

WYS 11280 PR 515

Zmarszczyła brwi.

Nie mogła uwierzyć własnym oczom.

Wystąpił błąd wskazań czujnika położenia slotów.

Dokładnie tego samego czujnika, którego działanie powinno być skontrolowane po wymianie trzpienia zatrzaskowego.

Zdarzyło się to mniej więcej dwie i pół godziny po starcie. W każdym skrzydle znajdowało się po kilkanaście podobnych czujników, zazwyczaj magnetycznych, które sygnalizowały obecność w ich pobliżu elementów żelaznych. Ale najważniejsze zdawały się czujniki położenia klap oraz slotów, gdyż pilot nie mógł dostrzec tych elementów usterzenia z kabiny.

Zgodnie z zapisem, wystąpiła niezgodność wskazań analogicznych czujników prawego i lewego skrzydła. Gdyby powodem była awaria elektrycznego bądź hydraulicznego systemu sterowania usterzeniem, takie same błędy wskazań wystąpiłyby równocześnie w obu sensorach. Ale ten wydruk świadczył jednoznacznie, że zadziałał tylko czujnik w prawym skrzydle. Casey pospiesznie zaczęła przerzucać resztę wydruku, chcąc sprawdzić, czy ten sam błąd powtórzył się jeszcze później.

Szeleszcząc papierami, dotarła do końca wydruku. Nigdzie więcej nie wystąpiła po raz drugi podobna sygnalizacja alarmowa. Lecz już ten jeden błąd oznaczał, że należało sprawdzić stan czujnika. Tak czy inaczej trzeba było pogadać z Ronem...

Mimo wszystko Singleton nie potrafiła jeszcze w myślach połączyć w spójną całość wszystkich elementów, które w sumarycznym efekcie doprowadziły do tragicznego wypadku. Bardzo by jej się przydały informacje z rejestratora FDR. Pomyślała, że z samego rana musi się skontaktować z Robem Wongiem. Może informatycy zdołali jakoś uzupełnić brakujące dane synchronizacyjne w zapisie.

A na razie...

Po raz kolejny ziewnęła szeroko. Ułożyła sobie wygodniej oparcie ze spiętrzonych poduszek i zaczęła przeglądać pozostałe dokumenty.

Środa

GLENDALE

GODZINA 6.12

Obudził ją dzwonek telefonu. Na wpół przytomna, przekreśliła się na bok, zwracając uwagę na głośny szelest papierów pod ręką. Zamrugła szybko i obrzuciła spojrzeniem stos wydruków walających się po całym łóżku.

Telefon zadzwonił po raz kolejny. Sięgnęła po słuchawkę.

- Mama? - zapytał pełen smutku dziecięcy głos.

- Cześć, Allie.

- Mamusiu, tata każe mi się ubrać w czerwony dres, a ja bym chciała założyć ten niebieski z wyhaftowanymi kwiatkami. Casey zaczerpnęła głęboko powietrza.

- A co nosiłaś wczoraj?

- Ten niebieski. Wcale nie jest jeszcze brudny!

Zaczynają się normalne poranne spory, pomyślała. Nie wiadomo czemu, Allison uwielbiała wkładać przez kilka dni z rzędu te same ubrania. Casey nieodmiennie zdumiewał ten niepojęty, bezzasadny konserwatyzm siedmiolatki.

- Kochanie, wiesz przecież, że wolałabym, abyś codziennie szła do szkoły w czystym ubraniu.

- Ale on naprawdę wcale nie jest brudny! Poza tym nie znoszę tego czerwonego dresu.

No cóż, w ubiegłym miesiącu nie mogła się rozstać z czerwonym, była wręcz gotowa chodzić w nim na okrągło.

Singleton usiadła w łóżku, ziewnęła i zaczęła zgarniać papiery pokryte długimi kolumnami cyfr. Ze słuchawki dolatywały stłumione odgłosy dyskusji Allison z ojcem. Czy naprawdę powinnam interweniować w tej sprawie? - pomyślała Casey. Dlaczego Jim w ogóle dopuścił do dyskusji? Przez telefon trudno było cokolwiek załatwić. Co gorsza, on sam nie chciał z nią rozmawiać, jak gdyby nie był pewien jej stanowiska, ale w ten sposób stwarzał jedynie sytuację konfliktową, bo takie dzieci jak Allison z lubością wykorzystywały wszelkie okazje do wzajemnego napuszczania rodziców na siebie.

Nawet takie trywialne sprawy mogły stać się przedmiotem dziecięcych rozgrywek.

- Allison - powiedziała głośniejszym, przerywającym córce monolog. - Jeśli tata kazał ci włożyć czerwony dres, to masz go włożyć.

- Ależ mammo...

- Masz słuchać ojca.

- Mammo...

- Koniec dyskusji. Idziesz dziś do szkoły w czerwonym dresie.

- Och, mamusiu... - Allison uderzyła w rozpaczliwy ton. - Jesteś okropna!

Brzęknęła odkładana słuchawka.

Casey w pierwszej chwili chciała zadzwonić do męża, ale szybko zmieniła zdanie. Ziewnęła po raz kolejny i wstała z łóżka. Poszła do kuchni i nastawiła ekspres do kawy. Stojący w kącie salonu

telefaks brzęczał złowieszczo. Podeszła bliżej i zerknęła na wysuwającą się wstęgę wydruku.

Była to kopia oficjalnego komunikatu wydanego przez waszyngtoński Instytut Badań Lotniczych. Laikowi ta nazwa niewiele mówiła, ale dla nikogo w branży nie było tajemnicą, że ów instytut na terenie Stanów Zjednoczonych reprezentuje interesy Airbusa, europejskiego konsorcjum produkującego samoloty pasażerskie. W dodatku komunikat został tak spreparowany, aby na pierwszy rzut oka przypominał teleksową notatkę którejś ze światowych agencji informacyjnych. Owo wrażenie nasilał krzykliwy nagłówek:

JAA OPÓŹNIA CERTYFIKACJĘ N-22 Z POWODU DALSZYCH
ZASTRZEŻEŃ CO DO WŁASNOŚCI AERODYNAMICZNYCH
SAMOLOTU

Casey westchnęła ciężko.

Zapowiadał się cholernie męczący dzień.

SALA ODPRAW

GODZINA 7.00

Singleton ociężale wspięła się po metalowych schodkach na galerię i ruszyła w stronę sali odpraw. Ze zdumieniem spostrzegła, że John Marder krąży nerwowo po podeście, czekając widocznie na nią.

- Cześć, Casey.

- Witaj, John.

- Słyszałaś już o dzisiejszej decyzji JAA? - Wyciągnął w jej kierunku arkusz wydruku.

- Tak, widziałam to.

-Kompletna bzdura, ale Edgerton zdążył mi już wywiercić dziurę w brzuchu. Jest wściekły. Najpierw dwa wypadki N-22, dzień po dniu, a teraz to. Boi się, że dziennikarze nie zostawią na nas suchej nitki. W dodatku ma pewność, że podwładni Bensaona nie poradzą sobie z tym problemem podczas rozmów z reporterami.

Bili Benson należał do starej gwardii zakładów Nortona. Odpowiadał za kontakty z dziennikarzami jeszcze wówczas, kiedy fabryka żyła wyłącznie z zamówień wojskowych, i zawsze potrafił zgrabnie wykręcić kota ogonem. Ale i on się zestarzał, stał się gburowaty i prymitywny. Wyraźnie nie umiał się dostosować do olbrzymich przemian, jakie zaszły po aferze Watergate, kiedy to przedstawiciele prasy odnieśli chyba swój największy triumf w całej historii dziennikarstwa. Od tamtej pory, według powszechnej opinii, nie nadawał się już na rzecznika prasowego.

- Nie wątpię, że ten komunikat pobudzi zainteresowanie mediów - ciągnął Marder. - Na pewno zbiegną się ci wszyscy, którzy jeszcze nie wiedzą, jakimi metodami posługuje się JAA. Będziemy musieli jakoś sobie z nimi poradzić, tym bardziej że dziennikarze nie zechcą słuchać żadnego gryziopórka, będą się domagali rozmowy z kimś z kierownictwa zakładów. Dlatego też Hal zdecydował, że masz się tym zająć osobiście.

- Ja? - zdziwiła się Singleton. Gorączkowo kombinowała, jak by się tu uwolnić od kłopotliwego obowiązku. - Benson nie będzie szczęśliwy, jeśli...

- Sam z nim porozmawiam. Zaakceptuje tę decyzję.

- Jesteś pewien?

- Poza tym wydaje mi się, iż dobrze by było przygotować jakiś rzetelny materiał dotyczący N-22. Coś ciekawszego niż ten bełkot reklamowy, jaki produkuje biuro rzecznika prasowego. Hal zasugerował, że powinniśmy zebrać komplet danych technicznych podważających decyzję komisji JAA... No wiesz, statystykę służby w powietrzu, certyfikat bezpieczeństwa, wyniki testów sterowności, oceny klientów, tego typu rzeczy.

- Dobrze... - mruknęła, zdruzgotana nawąłem czekającej ją pracy.

- Tłumaczyłem Halowi, że jesteś zajęta, a to przecież mnóstwo dodatkowych obowiązków - wtrącił szybko Marder. - Zgodził się na podniesienie ci premii o dwa stopnie siatki płac.

Premie, płacone w zakładach z odrębnego funduszu, stanowiły dość znaczny procent sumarycznych dochodów w gronie ścisłego kierownictwa. Zatem podwyższenie premii o dwa stopnie siatki wiązało się z wyraźnie odczuwalnym zwiększeniem jej poborów.

- Świetnie. Dziękuję.

-Musisz tylko pamiętać, że powinniśmy odpowiednio zareagować na treść tego komunikatu... Odpowiednio i stanowczo. Popieram zdanie Hala, że za wszelką cenę musimy się wybronić. Czy mogę zatem liczyć na twoją pomoc w tej sprawie?

- Oczywiście - odparła Singleton.

- To dobrze.

Ruszył przodem i wszedł do sali odpraw.

Richman siedział już przy stole konferencyjnym. W sportowej marynarce i krawacie wyglądał nadzwyczaj poważnie. Casey zajęła miejsce obok niego. Marder widocznie zamierzał znacznie przyspieszyć bieg rzeczy, gdyż energicznie zamachał trzymanym w ręku komunikatem przed twarzami zgromadzonych w sali inżynierów.

- Zapewne już wiecie, że komisja JAA postanowiła zacząć z nami swe brudne rozgrywki. Jakby specjalnie wybrała ten moment, żeby wpłynąć na przebieg negocjacji z Chińczykami. Lecz jeśli znacie treść depechy fizera z Madrytu, to wiecie, że robią szum wokół pożaru w Miami, a nie wypadku samolotu Trans-Pacific. W każdym razie jeszcze nie łączą obu tych zdarzeń...

Casey przestała go słuchać, zaprzątnięta własnymi myślami. Próbowwała oszacować, ile zyska po podwyżce premii. Przeskok o dwa stopnie siatki... Pospiesznie dokonywała obliczeń w pamięci... To w przybliżeniu wzrost pensji o dwadzieścia procent! Nie do wiary! Aż dwadzieścia procent! Mogłaby wysłać Allison do prywatnej szkoły. No i spędzić z nią urlop w jakimś słynnym kurorcie, chociażby na Hawajach. Zamieszkałyby w eleganckim hotelu. A w przyszłym roku przeprowadziły się do nowego domu, większego, z dużym podwórkiem, żeby Allison miała własny plac zabaw...

Pojęła nagle, że wszyscy się w nią wpatrują.

- Casey? - rzekł Marder. - Pytałem, kiedy możemy oczekiwać danych z rejestratora FDR.

- Przepraszam, zamyśliłam się. Rozmawiałam dzisiaj rano z Robem. Kalibracja idzie im bardzo wolno. Może jutro będą mieli coś konkretnego.

- Rozumiem. Elementy konstrukcyjne?

- John, sytuacja jest bardzo trudna, nadzwyczaj trudna... - zaczął Doherty monotonnym, niemal płaczliwym głosem. - Znaleźliśmy wczoraj uszkodzony trzpień zatrzasku wewnętrznego slotu prawego skrzydła. Okazało się, że to podróbka...

- Sprawdzimy jego działanie podczas lotu testowego - przerwał mu dyrektor. - Hydraulika?

-Sprawdzanie jeszcze trwa, ale do tej pory nie przyniosło rezultatu. Wszystko działa jak powinno.

- Kiedy skończycie?

- Dzisiaj, pod koniec pierwszej zmiany.

- Elektryka?

- Skontrolowaliśmy główne kable zasilające, nie ma żadnej usterki. Coraz bardziej się skłaniam ku temu, żeby objąć kontrolą całe okablowanie samolotu i przeprowadzić pełny test cykliczny.

- Zgoda. Czy można by to zrobić dziś w nocy, żeby zaoszczędzić czasu? Roń wzruszył ramionami.

- Pewnie tak. Trochę nas to będzie kosztowało...

- Koszty nie grają roli. Coś jeszcze?

- Tak. Wyszło na jaw coś dziwnego. Rejestrator DEU odnotował sygnał alarmowy niezgodności

wskazań czujników położenia slotów. Jeśli zepsuł się któryś z sensorów, wówczas pilot mógł odebrać tę sygnalizację jako dowód samorzutnego opadnięcia slotów.

Casey przypomniała sobie nagle, że i ona zwróciła na to uwagę wczoraj wieczorem. Miała w tej sprawie porozmawiać z Ronem. Chciała ponadto zapytać jeszcze o coś, o znaczenie odczytów oznaczonych jako dodatkowe.

Po chwili znowu odbiegła myślami od dyskusji, perspektywa znacznej podwyżki nie pozwalała jej się skupić. Bo przecież tak bardzo pragnęła wysłać córkę do lepszej szkoły. Oczyma wyobraźni widziała już Allison w pięknej, nowej ławce, w kilkusobowej klasie...

- Silniki? - rzucił Marder.

- Wciąż nie wiemy, czy były używane odwracacze ciągu-odpowiedział Kenny Burne. - Trzeba zaczekać do jutra.

- Musicie zyskać stuprocentową pewność. Awionika?

- Dotychczas nie znaleźliśmy niczego - rzekł Trung.

- A co z autopilotem?

- Jeszcze go nie sprawdzaliśmy, jest na samym końcu procedury kontrolnej. Poddamy go szczegółowym testom.

- W porządku. Pojawiły się zatem wątpliwości co do funkcjonowania czujników. Sprawdźcie je dzisiaj. Poza tym nadal czekamy na dane z rejestratora wskazań przyrządów, wyniki analizy silników i kontrolę awioniki. To wszystko?

Inżynierowie pokiwali głowami.

- W takim razie nie będę was zatrzymywał - oznajmił Marder. - I pamiętajcie, że musimy mieć konkrety. - Znowu machnął w powietrzu komunikatem dotyczącym decyzji JAA. - To tylko czubek góry lodowej. Chyba nie muszę wam przypominać, jaki los spotkał DC-10. W tamtych czasach była to najnowocześniejsza maszyna, prawdziwy cud techniki. Wystarczyło jednak parę drobnych wypadków, kilka fatalnych ujęć reporterów, trochę plotek, i co? DC-10 przeszedł do historii. Koniec, kropka. Dlatego musicie znaleźć przyczynę tego wypadku!

ZAKŁADY NORTONA

GODZINA 9.31

Kiedy szli przez parking w stronę hangaru piątego, Richman rzekł:

- Marder wyglądał dziś na strasznie przejętego. Mówił prawdę?

- Na temat DC-10? Tak. Jedna katastrofa przekreśliła przyszłość samolotu.

- Jaka katastrofa?

- Rozbiła się maszyna American Airlines, lecąca z Chicago do Los Angeles - odparła Casey.

- Było to w maju tysiąc dziewięćset siedemdziesiątego dziewiątego roku, pięknego, słonecznego dnia, przy wyśmienitej pogodzie. Zaraz po starcie urwał się lewy silnik. Samolot runął na ziemię niedaleko od lotniska. Nikt nie przeżył. Cały dramat trwał zaledwie pół minuty. Kilka osób filmowało start, toteż już o jedenastej zdjęcia pokazano w telewizji. Zapanowała ogólna histeria, dziennikarze okrzyknęli maszynę latającą trumną. W kasach biletowych ludzie masowo zaczęli wycofywać rezerwacje na rejsy DC-10. Po wypadku zakłady Douglasa nie sprzedawały już ani jednego odrzutowca.

- Z jakiego powodu urwał się silnik?

- Przez błąd obsługi naziemnej. Technicy American Airlines zlekceważyli instrukcje Douglasa, według których podczas demontażu powinni najpierw zdjąć silnik, a później wsporniki gondoli. Chcąc zaoszczędzić sobie czasu, oddzielili od skrzydła całą gondolę, a ta z silnikiem ważyła około siedmiu ton. Podnośnik nie wytrzymał i gondola huknęła o ziemię. Mimo dokładnego sprawdzania, nikt nie zauważył pęknięcia jednego ze wsporników. No i w powietrzu silnik się urwał. Był to ewidentny błąd serwisu.

- Ale czy nawet w takim wypadku, bez jednego silnika, maszyna nie powinna się utrzymać w powietrzu?

- Owszem, powinna. DC-10 był tak skonstruowany, żeby bez większych kłopotów przetrwać podobną awarię. Stery ani trochę nie ucierpiały. I gdyby pilot zdołał utrzymać odpowiednią prędkość, z pewnością posadziłby samolot z powrotem na pasie.

- Czemu więc tego nie zrobił?

- Jak zwykle, do katastrofy doprowadził splot różnych okoliczności - wyjaśniła Singleton. - Tak się złożyło, że blok przyrządów kapitana był zasilany z prądnicy lewego silnika. Kiedy ten się urwał, instrumenty przestały działać. Nie odezwał się więc alarm przeciągnięcia, który w douglasie połączony jest z tak zwaną potrząsarką. Charakterystyczne dygotanie koła sterowego informuje pilota, że maszyna jest bliska runięcia na ziemię. Przyrządy pierwszego oficera działały normalnie, ale prawe koło sterowe nie było wyposażone w potrząsarkę. To element dodatkowy, montowany na życzenie klienta, natomiast American Airlines z niego zrezygnowały. Kiedy więc drugi pilot przejął stery, nic mu nie podpowiedziało, że musi natychmiast dodać gazu.

- Rozumiem - rzekł Richman. -- Moim zdaniem jednak zasilanie awaryjne powinno być tak rozwiązane, żeby przyrządy kapitana wciąż funkcjonowały.

- Przy takiej awarii zadziałały przerywacze antyprzeciążeniowe. DC odznaczał się naprawdę

świetną konstrukcją. Kiedy nastąpiło zwarcie po zerwaniu kabli zasilających z lewego silnika, przerywacze natychmiast odłączyły cały blok przyrządów kapitana, żeby nie uległ uszkodzeniu. Pamiętaj, że samolot ma dublowane układy. Jeśli jeden przestaje funkcjonować, włącza się zapasowy. Bez większego trudu można było z powrotem uruchomić przyrządy kapitana. Wystarczyło, żeby mechanik pokładowy przełączył je na zasilanie bądź to z drugiej prądniczy, bądź z akumulatorów rezerwowych. Nie zrobił tego jednak.

- Dlaczego?

- Nie wiadomo. A drugi pilot, pozbawiony sygnalizacji alarmowej, zamiast dodać gazu, odruchowo go zmniejszył. No i maszyna runęła na ziemię.

Przez chwilę szli w milczeniu.

- Jeśli wziąć pod uwagę wszelkie okoliczności, można było na wiele sposobów uniknąć tragedii. Przede wszystkim technicy obsługi naziemnej po upadku gondoli powinni ją przekazać do szczegółowej analizy wytrzymałościowej. Nie zrobili tego. Wcześniej obsługa linii Continental w ten sam sposób rozwalila dwie gondole, nie rozgłosiła jednak, że trzeba się ściśle trzymać instrukcji producenta podczas demontażu silników. A oprócz wyraźnych zaleceń w instrukcji, Douglas poinformował swoich klientów o wypadkach Continentalu. Mimo to serwis American Airlines zlekceważył ostrzeżenia.

Richman pokręcił głową. Casey ciągnęła:

- Po katastrofie komisja Douglasa nie ogłosiła, że jej przyczyną był błąd obsługi naziemnej, ponieważ bała się zrzucić odpowiedzialność na swego największego klienta. Kierownictwo zakładów zachowało tę sprawę w tajemnicy. Przy tego rodzaju wypadkach producenci bardzo często zachowują milczenie, chyba że dziennikarze dokopią się prawdy i ją rozgłoszą. Ale zazwyczaj przyczyny wypadku bywają złożone, a telewizja chciałaby przedstawić wszystko jasno i klarownie... Dlatego też po prostu wyemitowali film z zapisem katastrofy. Na zdjęciach widać było wyraźnie, jak odpada lewy silnik, samolot przechyla się na lewe skrzydło i wkrótce wali na ziemię. No i świadkowie doszli do prostego

wniosku, że zawiniła konstrukcja maszyny. Nikt nawet nie pomyślał, że projektanci Douglasa przewidzieli taką awarię i zbudowali samolot zdolny wylądować z jednym silnikiem. Opinia publiczna pozostała niedoinformowana, a zakłady po katastrofie nie zdołały już sprzedać ani jednego DC-10.

- No cóż, i tak sądzę, że trudno za to winić dziennikarzy. W końcu to nie oni tworzą fakty, jedynie je opisują.

- A jednak. Później w prasie opublikowano rzeczowe analizy fachowców, ale było już za późno, film w telewizji zrobił swoje. Katastrofa w Chicago stała się niejako punktem zwrotnym dla całego naszego przemysłu lotniczego. To wtedy po raz pierwszy naprawdę dobry samolot został dokumentnie zniszczony przez media. Niejako pośmiertnie uhonorowano go w oficjalnym komunikacie komisji technicznej Zarządu Federalnego. Ale ten został opublikowany dopiero pół roku później, dwudziestego pierwszego grudnia. I nikt nie zwrócił na niego większej uwagi. Od tamtej pory wiele się zmieniło. Teraz, gdy Boeing wprowadzał na rynek swój nowy model, siedemsetsiedemdziesiąt siedem, już z chwilą rozpoczęcia produkcji zorganizował gigantyczną kampanię reklamową. Ekipa filmowa gromadziła materiały przez kilka lat, od złożenia pierwszego prototypu do podjęcia seryjnej produkcji. W efekcie pokazano w telewizji sześciocyfrowy film dokumentalny. Ukazała się nawet książka na ten temat. Zrobiono niemal dosłownie wszystko, aby

zawczasu zyskać przychylność klientów do nowego modelu. W tej grze stawki są niewyobrażalnie wysokie.

Przez chwilę Richman szedł obok niej w milczeniu.

- Aż nie chce mi się wierzyć, że dziennikarze mają w swych rękach tak olbrzymią władzę.

Casey pokręciła głową.

- Marder autentycznie ma powody do zmartwień - rzekła. - Jeśli ktoś z mediów przypomni sobie o losie, jaki spotkał pasażerów lotu Pięćset Czterdzieści Pięć, natychmiast rozgłosi, że samolotu typu N-22 uległy dwóm wypadkom w ciągu dwóch dni. Wówczas wszyscy znaleźlibyśmy się w sporych kłopotach.

REDAKCJA „NEWSLINE”, NOWY JORK

GODZINA 13.54

W centrum Manhattanu, na dwudziestym drugim piętrze wieżowca, w pokoju redakcyjnym cotygodniowego programu informacyjnego „Newslina”, Jennifer Malone na stanowisku monterskim przeglądała właśnie magnetowidowy zapis wywiadu z Charlesem Mansonem, kiedy weszła jej asystentka, Deborah, cisnęła na pulpit arkusz faksu i rzuciła:

- Pacino zrejterował.

Jennifer natychmiast zatrzymała magnetowid.

- Co?

- Al Pacino zrejterował.

- Kiedy?

- Dziesięć minut temu. Opieprzył Marty'ego i wyszedł ze studia.

- Niemożliwe! Przez cztery dni zbieraliśmy materiały na planie zdjęciowym w Tangerze. Miał to być temat wiodący wydania, na rozmowę z Pacinem zarezerwowaliśmy cały dwunastominutowy blok. - Za żadne pieniądze nie można sobie było kupić całego bloku w cieszącym się największą oglądalnością programie informacyjnym. O zostaniu jego bohaterem marzyła każda gwiazda Hollywood. - Co tam się stało?

- Marty zaczął się z nim przekomarzać podczas robienia charakteryzacji i napomknął, że Pacino od czterech lat nie zagrał już w żadnym głośnym filmie. Ten pewnie się poczuł obrażony i wyszedł ze studia.

- To było przed kamerami?

- Nie, w trakcie przygotowań.

- Rany boskie -jęknęła Jennifer. - Aż nie chce mi się wierzyć... Pacino podpisał kontrakt, zgodnie z którym mieliśmy rozmawiać wyłącznie o jego sukcesach. Zostało to ustalone parę miesięcy temu.

- A jednak.

- Co Marty mu nagadał?

- Teraz pluje sobie w brodę. Znasz go, często plecie, co mu ślina na język przyniesie. Poza tym to program informacyjny, a Marty lubi zadawać kłopotliwe pytania.

Jennifer zaklęła pod nosem.

- Od dawna obawialiśmy się czegoś podobnego.

Marty Reardon faktycznie znany był ze swej napastliwości. Choć już przed dwoma laty, skuszony znacznie wyższą pensją, zrezygnował z robienia wywiadów na rzecz prowadzenia bloku programowego „Newslina”, to nadal jeszcze uważał się za ostrego, bezkompromisowego reportera, zawsze krytycznego, lecz rzeczowego. W rzeczywistości jednak lubił denerwować swoich rozmówców, często nawiązywał do ich spraw osobistych i życia prywatnego, nawet jeśli dyskusja toczyła się na inny temat. Niemalcała redakcja była przeciwna powierzaniu mu wywiadu z Pacinem, przede wszystkim dlatego, że jak sam mawiał - nie cierpi namaszczenia i słodziutkich, okrągłych

gadek. Ale Frances, która najczęściej prowadziła tego typu rozmowy, musiała akurat wyjechać do Tokio, by przeprowadzić wywiad z japońską księżniczką.

- Dick już rozmawiał z Martym? Da się to jakoś naprawić?

Dick Shenk był kierownikiem zespołu redakcyjnego „Newslina”. Zaledwie w ciągu trzech lat przekształcił typową „zapchajdziurę” z letniego sezonu ogórkowego w uznawany i renomowany program informacyjny. Osobiście podejmował wszystkie ważne decyzje i tylko on potrafił błyskawicznie usadzić taką primadonę jak Marty Reardon.

- Dick nie wrócił jeszcze z lunchu, na który był umówiony z panem Earlym. Shenk bardzo często spotykał się w porze lunchu z prezesem sieci, a ich rozmowy zazwyczaj przeciągały się do wieczora.

- Zatem jeszcze o niczym nie wie?

- Nie..

- Cudownie.

Jennifer spojrzała na zegarek, dochodziła druga po południu. Jeśli Pacino na dobre zrezygnował z wystąpienia przed kamerami, musieli czymś zapełnić cały dwunastominutowy blok, a do emisji programu pozostały niespełna trzy doby.

- Mamy coś w rezerwie? - zapytała.

- Nie. Materiał o Matce Teresie został zdyskwalifikowany, a wywiadu z Mickeyem Mantlem na pewno nie zdążą przygotować. Pozostaje tylko ten reportaż o małej lidze koszykówki inwalidów na wózkach.

Malone jęknęła z rozpaczy.

- Dick nigdy na to nie pójdzie.

- Wiem - odparła Deborah. - Znaleźliśmy się w kropce.

Jennifer sięgnęła po arkusz telefaksu, który asystentka przed chwilą położyła na pulpicie. Był to oficjalny komunikat wydany przez któreś biuro rzecznika prasowego, jakich każdego dnia całe setki napływały do redakcji. I jak większość tego rodzaju przekazów, był sformatowany na wzór gotowej notatki prasowej, nie wyłączając nagłówka złożonego tłustym drukiem, który głosił:

JAA OPÓŹNIA CERTYFIKACJĘ N-22 Z POWODU DALSZYCH ZASTRZEŻEŃ CO DO WŁASNOŚCI AERODYNAMICZNYCH SAMOLOTU.

- O co tu chodzi? - zapytała, marszcząc brwi.

- Hector zdecydował, że powinnaś to zobaczyć.

- Po co?

- Widocznie pomyślał, że to może być interesujący materiał.

- Niby dlaczego? Co to jest, do cholery, to całe JAA?

Malone przebiegła wzrokiem tekst komunikatu, naszpikowany specjalistycznym, technicznym słownictwem, wręcz niezrozumiały. Szybko doszła do wniosku, że trudno będzie na tej podstawie nakręcić jakiś reportaż.

- Jeśli się dobrze orientuję, chodzi o ten samolot, który eksplodował w Miami.

- Ach tak. Czyżby Hector zamierzał poruszyć sprawę bezpieczeństwa pasażerów? Życzę powodzenia. Chyba nie ma takiego widza, który by jeszcze nie widział zdjęć płonącego odrzutowca. To zresztą kiepski materiał na punkt wyjściowy do szerszej dyskusji. - Jennifer odsunęła faks od siebie. - Zapytaj go, czy nie ma czegoś ciekawszego.

Deborah wyszła. Jennifer przez chwilę patrzyła na twarz Charlesa Mansona, znieruchomiałą na ekranie monitora po zastopowaniu magnetowidu, wreszcie wyłączyła urządzenie i pograżyła się w

zadumie.

Dwudziestodwuletnia Jennifer Malone była najmłodszym producentem w dotychczasowej historii programu „Newsline”. Szybko dostrzeżono jej talent, którym wykazywała się od samego początku pracy w telewizji. Jeszcze przed ukończeniem studiów na uniwersytecie Browna, kiedy zatrudniała się dorywczo w czasie wakacji i na nocne zmiany, podobnie jak teraz Deborah, dała się poznać z najlepszej strony podczas selekcji wiadomości nadsyłanych drogą telegraficzną. Któregoś dnia zdobyła się na odwagę i zaproponowała Shenkowi materiał na temat nowego wirusa przywleczonego z Afryki, a jego bohaterem uczyniła osławionego później mikrobiologa z Centrum Epidemiologicznego. W ten sposób narodził się głośny cykl reportaży „Newsline” o Eboli, natomiast kolekcja odznaczeń i dyplomów Dicka Shenka wzbogaciła się o prestiżową nagrodę Peabody'ego.

Następnie w krótkim czasie przygotowała znakomite filmy o Darrylu Strawberry'ym, rabunkowej gospodarce przedsiębiorstw górniczych z Montany oraz niezwykłych grach hazardowych Irokezów. Przed nią żaden z sezonowych pracowników nie zdołał przygotować reportażu nadającego się do emisji, ona zaś stała się autorką, aż czterech. Shenk przy każdej okazji podkreślał, jak bardzo sobie ceni jej pracę, wkrótce też zatrudnił ją na stałe. A Jennifer nie tylko zdobyła dyplom z wyróżnieniem, odznaczała się ponadto wyjątkową bystrością umysłu i nieprzeciętną urodą. Nikogo nie dziwiło, że już w czerwcu, zaraz po ukończeniu studiów, zyskała pracę w redakcji „Newsline”.

Została jednym z piętnastu producentów programu, z których każdy, przy współpracy stałego operatora, miał obowiązek co dwa tygodnie dostarczać nowy reportaż. Zazwyczaj przygotowywanie materiału trwało miesiąc. Po zebraniu wstępnych wiadomości każdy producent musiał uzyskać akceptację Shenka. Dopiero później zaczynały się delegacje, szykowanie setek ujęć, planowanie wywiadów. Producenci jedynie nadzorowali wszelkie przygotowania i nadawali ostateczny kształt reportażom, wywiady z ludźmi prowadził jeden ze znanych i lubianych prezenterów, który specjalnie w tym celu na parę godzin pojawiał się na planie, po czym odlatywał na miejsce szykowania innego materiału. Czasami okazywała się też niezbędna jego obecność w studiu, gdzie nagrywano dodatkowe ujęcia, komentarze bądź nawet dokonywano zmian w podkładzie dźwiękowym do gotowego już filmu.

I kiedy reportaż oddawano do emisji, w przekazie nieodmiennie królował tenże prezydent, jak gdyby kierownictwo „Newsline” zazdrośnie strzegło reputacji swoich najlepszych pracowników. Ale prawda przedstawiała się tak, że za każdy reportaż, począwszy od doboru tematu oraz jego interpretacji, poprzez scenariusz montażowy i teksty komentarzy, aż po ostateczny kształt filmu, odpowiadał wyłącznie producent. Występujący przed kamerami prezenterzy jedynie grali swoje role.

Ten system Jennifer bardzo odpowiadał, gdyż dzierżyła w swych dłoniach wszystkie sznurki, ale pozostawała w cieniu, wręcz bliżej nikomu nie znana. Szybko się przekonała, że owa anonimowość jest nadzwyczaj użyteczna. Jej rozmówcy – sądząc, że mają do czynienia z podrzędnym pracownikiem redakcji – często zachowywali się swobodnie i wypowiadali bez oporów, nawet jeśli byli w danym momencie filmowani. A gdy na pewnym etapie padało nieuchronne pytanie: „Kiedy będę mógł osobiście poznać Marty'ego Reardona?”, ona odpowiadała całkiem szczerze, że to nie zostało jeszcze postanowione, po czym szybko przechodziła do dalszej rozmowy. Z olbrzymią satysfakcją wykorzystywała naiwność różnych nadętych ważniaków, przypuszczających, że biorą tylko udział w próbnym zdjęciach nadzorowanych przez jakąś szeregową asystentkę słynnego reportera.

Mało kto podejrzewał, jak wiele od niej zależy. Jennifer zaś potrafiła doskonale obrócić tę sytuację na swoją korzyść. A Shenk ciągle powtarzał:

- Nigdy nikogo nie okłamujemy, że to prezenterzy są autorami filmu. Ale nigdy też nie dawajmy rozmówcy do zrozumienia, że jest to jedynie próba, a wywiadu ostatecznie będzie udzielał komu innemu. W „Newslinerze” autorzy nie występują przed kamerami, bo tam jest miejsce dla gwiazd ekranu. Producent musi umiejętnie poprowadzić widza przez swój materiał, a gwiazdor posłuży tylko do zdobycia jego zaufania i stworzenia odpowiedniej, przyjaznej atmosfery.

I taka była prawda. W każdym razie, według opinii Jennifer, w obecnych czasach był to najlepszy sposób pracy dziennikarza telewizyjnego. Takie gwiazdy ekranu jak Marty Reardon miały bardziej nabity harmonogram zajęć od samego prezydenta, ale cieszyły się sławą, natychmiast rozpoznawano je na ulicy. Trudno więc było oczekiwać, że ktoś taki jak Marty poświęci swój cenny czas na kopanie się w dokumentach, identyfikowanie fałszywych tropów czy wreszcie nudne montowanie nakręconych zdjęć.

Prezenterzy nie mieli na to czasu.

Zresztą żaden z pracowników telewizji nie miał nigdy czasu.

Ponownie spojrzała na zegarek. Nie wierzyła, aby Dick wrócił z lunchu przed szesnastą. Nie łudziła się też, że Marty Reardon zechce przeprosić Ala Pacino. Podejrzewała, że po powrocie do redakcji Shenk najpierw wyładuje swą wściekłość na Martym, a dopiero później zacznie się zastanawiać nad zapełnieniem powstałej nagle luki w programie.

Ona zaś miała godzinę na to, aby znaleźć dla niego ciekawy materiał.

Włączyła telewizor i zaczęła pospiesznie przerzucać kanały. Po chwili zerknęła po raz drugi na przekazany faksem komunikat:

JAA OPÓŹNIA CERTYFIKACJĘ N-22 Z POWODU DALSZYCH ZASTRZEŻEŃ CO DO WŁASNOŚCI AERODYNAMICZNYCH SAMOLOTU.

Chwileczkę! - pomyślała. „Dalszych zastrzeżeń?” Czyżby to oznaczało, że już wcześniej istniały wątpliwości co do owego samolotu? Jeśli tak, dałoby się z tego zrobić niezły reportaż. I wcale nie na temat bezpieczeństwa ruchu powietrznego, który maglowano w telewizji już z milion razy. Jennifer miała świeżo w pamięci cykl filmów o pracy kontrolerów ruchu lotniczego, zmuszonych do posługiwania się przestarzałym i zawodnym sprzętem komputerowym z lat sześćdziesiątych. Taki materiał jedynie denerwował widzów, gdyż przedstawiał ważki problem, lecz w pewien sposób ludziom obcy, ponieważ zwykli obywatele nic nie mogli w tej sprawie uczynić. Ale zastrzeżenia do konkretnego modelu samolotu to było zupełnie co innego-zahaczały bowiem o kwestię odpowiedzialności producenta. Z takiego reportażu mógł wyniknąć prosty wniosek: Unikajmy podróżowania tego typu samolotami, gdyż nie są zbyt bezpieczne.

A więc za tym lakonicznym komunikatem mógł się kryć chwytliwy temat reporterski.

Szybko przysunęła sobie telefon i podniosła słuchawkę.

HANGAR NUMER 5

GODZINA 11.15

Casey odnalazła Rona Smitha stojącego z głową wewnątrz dziobowego luku technicznego, znajdującego się tuż za klapami przedniego podwozia. Wszędzie dookoła ekipa elektryczna uwijała się jak w ukropie.

- Roń, czy mógłbyś mi wyjaśnić pewne symbole na tym wydruku z rejestratora FDR?-spytała, wyciągając w jego kierunku cały dziesięciostronicowy dokument.

- Które?

- Chodzi o linie dodatkowe, oznaczone skrótem AUX i numerami od jednego do trzech oraz symbolem COA. Z czym są one związane?

- To ważne?

- Właśnie próbuję to ustalić.

- No cóż... - Smith westchnął głośno. - Pierwsza pozycja dotyczy zapasowego generatora prądu, czyli turbiny ogonowej. Druga i trzecia to linie rezerwowe, przygotowane na wypadek modyfikacji i rozbudowy systemu. Natomiast AUX COA to podłączenie dla urządzeń wyposażenia dodatkowego, zamawianego przez klienta, jak chociażby rejestrator QAR. Ale jego w tym samolocie nie zamontowano.

-W tych pozycjach wszystkie odczyty są równe zeru. Czy na tej podstawie można wnioskować, że któreś z dołączonych urządzeń było używane? .

- Niekoniecznie. Przy braku sygnału rejestrator także pokaże zero. Trzeba by sprawdzić połączenia na jego wejściu.

- Rozumiem. - Singleton złożyła z powrotem wydruk. - Sprawdzaliście już stan czujnika położenia slotów?

- Właśnie się do tego zabieramy. Ale i tak rezultaty niewiele nam powiedzą. Nawet zapisy cyfrowych rejestratorów są jak pojedyncze zdjęcia utrwalające konkretną chwilę, na ich podstawie trudno wnioskować, co się naprawdę stało podczas lotu. Przede wszystkim potrzebne nam dane z rejestratora FDR. Musisz je dla nas zdobyć, Casey.

- Poganiałam już dzisiaj Roba Wonga...

-Przyciśnij go mocniej - rzekł Smith. - Zapis z FDR jest nam niezbędny. Od strony skrzydła doleciał głośny okrzyk:

- O żeż kurwa mać! To nie do wiary!

Casey bez trudu rozpoznała głos Kenny'ego Burne'a.

Stał na platformie pod lewym silnikiem i wściekle wymachiwał rękoma. Kilku zgromadzonych wokół niego inżynierów z niedowierzaniem kręciło głowami.

Singleton podeszła bliżej.

- Znaleźliście coś?

- Zaczynam już tracić rachubę! - Burne wskazał palcem gondolę silnika. - Po pierwsze, został odwrócony obieg chłodziwa, jakiś idiota z obsługi naziemnej zamienił miejscami przewody.

- Czy to mogło się przyczynić do wypadku?

- Niewykluczone. A to jeszcze nie wszystko. Popatrz tylko na tę tuleję odwracacza ciągu.

Casey wdrapała się na rusztowanie. Stała obok mężczyzn deliberujących przy otwartej komorze silnika i zerkających podejrzliwie na wymontowaną część odwracacza ciągu.

- Pokażcie jej, chłopcy - rzekł Burne.

Jeden z nich skierował snop światła z przenośnego reflektora w głąb komory. Jego blask padł na gładką, wypolerowaną krzywiznę metalu pokrytego delikatnym nalotem wycieków silnika. Casey zwróciła uwagę na wybity znak fabryczny zakładów Pratta i Whitneya, umieszczony tuż przy zewnętrznej krawędzi tulei.

- Widzisz? - zapytał Kenny.

- Co? Chodzi ci o ten znak fabryczny?

Fabryka Pratta i Whitneya cechowała swoje wyroby umieszczonym w okręgu wizerunkiem orła z literami P i W.

- Owszem, chodzi o ten znak.

- Coś się nie zgadza? Burne pokręcił głową.

- Casey, orzeł ma głowę odwróconą w przeciwnym kierunku, patrzy w złą stronę.

- Ach, tak... - mruknęła Singleton, która nie знаła takich szczegółów.

- I co? Myślisz, że zakłady Pratta i Whitneya w ostatnim czasie zmieniły znak fabryczny? Na pewno nie. Ta cholerna tuleja to także podróbka, Casey.

- Rozumiem. A czy ona mogła się stać przyczyną wypadku?

Wciąż ponawiała to istotne pytanie. Znaleźli już kolejny podrobiony element, Amos zaś wyrokował, że z pewnością jest ich więcej. Przede wszystkim należało jednak rozstrzygnąć, czy owe pirackie części mogły tak odmienić funkcjonowanie układów maszyny, że w efekcie doszło do katastrofy.

- Tego również nie da się wykluczyć - odparł Kenny, nerwowo chodząc tam i z powrotem. - Co gorsza, nie mamy czasu na rozebranie całego silnika, bo to by trwało ze dwa tygodnie.

- Więc jak zamierzasz się upewnić?

- Przede wszystkim są nam niezbędne dane z rejestratora. Musimy zyskać do nich dostęp.

- Chcesz, żebym poszedł do programistów i się przekonał, jak idzie Wongowi? - zapytał Richman.

- Nie, poganianie go nic nam nie da.

Casey dobrze wiedziała, że dalsze naciski na porywczego Roba mogą jedynie doprowadzić do jego wybuchu. Wong potrafił nieraz brać robotę do domu i nie pokazywać się w zakładach przez dwa dni.

Zaterkotał jej aparat komórkowy. Dzwoniła Norma.

- Zaczyna się - oznajmiła. - Najpierw szukał cię telefonicznie Jack Rogers, potem Barry Jordan z „Los Angeles Times”, wreszcie niejaki Winslow z „Washington Post”. A redakcja „Newsline” zwróciła się z prośbą o udostępnienie danych technicznych N-22.

- „Newsline”? Mówisz o tym informacyjnym programie telewizyjnym?

- Tak.

- Szykują reportaż?

- Tego nie wiem. Odniosłam wrażenie, iż na razie tylko sondują i gromadzą materiały.

- Rozumiem. Zadzwoń do ciebie później.

Singleton usiadła na krześle stojącym w rogu hangaru, wyjęła notatnik i zaczęła naprędce sporządzać listę materiałów reklamowych, które należałoby dostarczyć dziennikarzom. Zaczęła od spisu procedur certyfikacyjnych komisji technicznej FAA. Następnie wpisała uzyskany certyfikat wraz z dołączoną opinią komisji, zaznaczając sobie, żeby polecić Normie wygrzebanie z archiwum tych dokumentów sprzed pięciu lat. Dalej uwzględniła najświeższy raport FAA dotyczący bezpieczeństwa transportu powietrznego oraz przygotowane w zakładach opracowanie na temat wszelkich awarii i wypadków modelu N-22 począwszy od roku 1991 do chwili obecnej-wnioski wpływające z tego podsumowania były powodem dumy pracowników Nortona. Później wpisała wydaną w formie broszury krótką historię samolotu, a i to głównie dlatego, że znajdował się tam kompletny spis zgłoszonych przez klientów reklamacji, tych zaś było zaledwie kilka. Po namyśle dodała jednostronicowy wykaz podstawowych parametrów technicznych, obejmujących takie dane, jak rozmiary, waga, maksymalna prędkość czy zasięg maszyny. Postanowiła jednak ograniczyć liczbę dokumentów do minimum, uznała więc, że to na razie wystarczy.

Richman patrzył na nią uważnie.

- I co teraz? - zapytał, gdy skończyła notować. Casey wyrwała kartkę i podając mu ją, rzekła:

- Zanieś to Normie i powiedz, żeby przygotowała taki pakiet dla dziennikarzy. Zaczniemy go rozsyłać wszystkim zwracającym się z prośbą o informacje.

- Jasne. - Przebiegł wzrokiem listę. - Nie mogę odczytać...

- Norma będzie wiedziała, o co chodzi. Wystarczy, że przekażesz jej kartkę.

- Dobra.

Odszedł szybko, mrużąc coś pod nosem.

Znowu zadzwonił telefon. Tym razem był to Jack Rogers, który jakimś sposobem zdobył numer jej aparatu.

- Dotarły do mnie kolejne plotki na temat transferu technologii do Chin. Podobno cały transport narzędzi do montażu skrzydeł ma być wysłany statkiem do Korei, a dopiero stamtąd przeszmuglowany po kryjomu do Szanghaju.

- Rozmawiałeś już z Marderem?

- Nie. Jakoś nie możemy uzgodnić terminu spotkania.

- Proszę, porozmawiaj z nim, zanim cokolwiek napiszesz.

- Tylko czy Marder się zgodzi ujawnić takie informacje?

- Sam go o to zapytaj.

-Rozumiem. W takim razie powinienem się przygotować na to, że wszystkiemu zaprzeczy.

- Nie mogę mówić za niego. Rogers westchnął głośno.

- Zrozum mnie, Casey. Mam gorący materiał, a ty mnie powstrzymujesz. Nie chciałbym pojutrze dowiedzieć się o tej aferze z artykułu w „Los Angeles Times”. Pomóż mi. Czy rzeczywiście narzędzia do montażu skrzydeł są pakowane do wysyłki, czy też nie?

- Nie mogę ci tego zdradzić.

- Wiesz co? Gdybym zaznaczył, że paru moich rozmówców ze ścisłego kierownictwa zakładów zaprzeczyło, jakoby narzędzia miały być wysłane do Chin, to zapewne nic złego by się nie stało, prawda?

Singleton zamyśliła się na chwilę, po czym odparła:

- Nie, to byłoby w porządku.
- Dobra, Casey; Dzięki. Będę dalej próbował złapać Mardera. Połączenie zostało przerwane.

REDAKCJA „NEWSLINE”

GODZINA 14.25

Jennifer Malone wybrała numer wydrukowany na przesłanym faksem komunikacie i poprosiła o połączenie z podpisanym na arkuszu Alanem Pricem. Okazało się jednak, że wyszedł na lunch. Porozmawiała więc z jego asystentką, panią Weld.

- Chodzi mi o szczegóły tego opóźnienia w wydaniu europejskiego certyfikatu na samolot Nortona. Jakiego rodzaju są wspomniane zastrzeżenia?

- Ma pani na myśli odrzutowiec N-22?

- Zgadza się.

- No cóż, sprawa nie jest taka prosta, wolałabym więc, aby moja odpowiedź nie została potraktowana jako oficjalna.

- A ile pani wie?

- Z grubsza znam wszystkie kwestie.

- Proszę mówić.

- Otóż w przeszłości kraje europejskie bez najmniejszych zastrzeżeń honorowały certyfikaty FAA, gdyż kontrole Zarządu słynęły ze swej drobiazgowości. Ale ostatnio JAA zgłosiła liczne wątpliwości co do samej procedury wydawania amerykańskich certyfikatów. Rozeszły się pogłoski, że komisja techniczna FAA potajemnie nawiązała kontakty z producentami samolotów i przestała aż tak rygorystycznie sprawdzać przestrzeganie standardów.

- Naprawdę? - spytała zdumiona Jennifer.

Strzał w dziesiątkę, pomyślała. Zapewne był to przykład nieudolności amerykańskiej biurokracji, a Dick Shenk uwielbiał takie tematy. W dodatku FAA już od lat było przedmiotem licznych ataków, zatem istniała olbrzymia szansa na zrobienie ciekawego reportażu.

- Czy mają państwo na to jakieś dowody? - zapytała.

- Europejczycy uważają cały proces certyfikacji za mało wydajny. Na przykład Zarząd Federalny w ogóle nie przechowuje w archiwum wydanych dotąd certyfikatów, pozostawia wszystko w rękach producentów. Wydaje się to trochę dziwne.

- Rozumiem.

Pospiesznie zapisała w notatniku: „FAA ręka w rękę z produc. Korupcja?!”

- W każdym razie, gdyby chciała pani zdobyć bliższe informacje, proszę się bezpośrednio kontaktować z rzecznikiem JAA, czy nawet z przedstawicielami konsorcjum Airbusa. Zaraz podam pani numery telefonów.

Ale najpierw Malone zadzwoniła do FAA. Połączono ją z biurem rzecznika prasowego, z człowiekiem o nazwisku Wilson.

- Dowiedziałam się, że JAA odmówiło wydania certyfikatu na samolot Nortona, N-22.

- Owszem. Na jakiś czas odłożono tę sprawę.

- A Zarząd Federalny wydał już certyfikat temu modelowi?

- Oczywiście. W Stanach Zjednoczonych nie można przystąpić do seryjnej produkcji samolotów, jeśli się nie uzyska zgody komisji technicznej, a następnie certyfikatu.

- Czy mają państwo u siebie stosowne dokumenty?

- Nie. Certyfikaty przechowują producenci, więc proszę o nie pytać w zakładach Nortona.

Aha, pomyślała Jennifer, więc to jednak prawda. „Certyfikat u Nortona, a nie w FAA. Lis strzegący kurnika?”

- Czy to nie dziwne, że tego rodzaju dokumenty odsyłane są producentom?

- Nie. Dlaczego?

- I pana zdaniem proces certyfikacji nie budzi żadnych zastrzeżeń?

-Nie, skądże. Ten samolot został dopuszczony do produkcji pięć lat temu...

- Obiło mi się o uszy, że zdaniem europejskich ekspertów nasze procedury są mało skuteczne.

- No cóż, JAA to jeszcze nowa organizacja - rzekł Wilson, przybierając mentorski ton. - W odróżnieniu od FAA nie zdobyła ugruntowanej reputacji. Według mnie w Europie nadal nie ma wypracowanych szczegółowych metod postępowania.

Następnie zadzwoniła do waszyngtońskiego przedstawicielstwa konsorcjum Airbus Industrie, tam zaś połączono ją z kierownikiem działu marketingu, niejakiem Samuelsonem. Przyznał z wyraźnym ociąganiem, że słyszał o opóźnieniu certyfikacji samolotu, ale nie znał żadnych szczegółów tej sprawy.

- Zakłady Nortona mają ostatnio coraz większe kłopoty - rzekł. - Osobiście uważam, że ten słynny, wielki kontrakt z Chinami wcale nie jest tak pewny, jak się to przedstawia.

Jennifer dotąd nie słyszała o żadnym słynnym kontrakcie z Chinami, toteż zapisała: „Kontrakt na sprzedaż N-22 do Chin?”

- Tak, rozumiem - odparła.

- Trzeba to powiedzieć wprost-ciągnął pewniejszym głosem Samuelson. - Airbus A-340 jest zdecydowanie lepszy w tej klasie samolotów. To nowszy model od odrzutowca Nortona, ma większy zasięg, przewyższa N-22 chyba pod każdym względem. Staraliśmy się to udowodnić stronie chińskiej podczas wstępnych pertraktacji i odnieśliśmy wrażenie, że kontrahent stopniowo akceptuje nasz punkt widzenia. Właśnie dlatego ośmielam się twierdzić, że okrzyczany kontrakt Nortona z chińskim Ministerstwem Transportu nie zostanie ostatecznie podpisany. Jest oczywiste, że względy bezpieczeństwa odgrywają w tym wypadku zasadniczą rolę. Między nam mówiąc, w tej kwestii Chińczycy są, zdaje się, trochę zaniepokojeni.

„Chiny uważają samolot za niezbyt bezpieczny”.

- Z kim mogłabym na ten temat porozmawiać?

- No cóż, jak zapewne pani wiadomo, przedstawiciele krajów komunistycznych unikają zabierania głosu w sprawach jeszcze nie przesądzonych - odparł Samuelson. - Sądzę jednak, że mój znajomy z waszyngtońskiego Departamentu Handlu mógłby udzielić pani szerszych wyjaśnień. Zatwierdza kredyty banków obsługujących duże transakcje w handlu zagranicznym.

- Świetnie. Jak on się nazywa?

Musiała czekać aż piętnaście minut, żeby operator centrali Departamentu Handlu odnalazł Roberta Gordona. Nerwowo bębniła palcami o pulpit. Wreszcie odezwała się sekretarka:

- Przykro mi, ale pan Gordon jest w tej chwili na zebraniu.

- Dzwonię z redakcji „Newsline”

- Ach, tak. Proszę chwileczkę poczekać.

Jennifer uśmiechnęła się: to zawsze przynosiło pożądany skutek.

Kiedy wreszcie usłyszała w słuchawce głos Gordona, zapytała go szybko o opóźnienie w certyfikacji N-22 na terenie Unii Europejskiej oraz domniemany kontrakt Nortona na sprzedaż samolotów do Chin.

- Czy to prawda, że podpisanie umowy jest pod znakiem zapytania?

- No cóż, każda duża umowa w przemyśle lotniczym nie jest pewna, dopóki nie zostanie podpisana, panno Malone, lecz o ile mi wiadomo, kontrakt znajduje się w ostatniej fazie negocjacji, rokowania są pomyślne. Natomiast niewiele wiem w kwestii opóźnienia certyfikacji samolotu Nortona przez JAA.

--- Jakie są konkretnie zastrzeżenia?

- Nie jestem ekspertem od lotnictwa, ale zakłady Nortona borykają się z wieloma kłopotami. „Norton ma kłopoty”.

- Nie dalej jak wczoraj zapalił się samolot w Miami, a z pewnością pamięta pani ten wypadek w Dallas.

- Nie. Co się stało?

- W ubiegłym roku podczas startu również jeden silnik stanął w płomieniach. Pasażerowie w panice zeskakiwali ze skrzydła na pas startowy, wiele osób wylądowało w szpitalu z połamanymi nogami.

„Wyp. w Dallas, silnik, połam. nogi. Film?”

- Ach, tak... - mruknęła.

- Nie wiem, jak pani, ale ja wiele podróżuję samolotami i... Jezu, nie wyobrażam sobie, żebym kiedykolwiek był zmuszony skakać ze skrzydła na ziemię. Wolałbym nie latać takimi odrzutowcami.

„Skok ze skrzydła!!! Niebezpieczny samolot!”

Po chwili namysłu dopisała poniżej drukowanymi literami:

„LATAJĄCA TRUMNA”.

Zadzwoiła do zakładów Nortona, pragnąc usłyszeć wersję wydarzeń przedstawianą przez producenta. Połączono ją z rzecznikiem prasowym, niejakim Bensonem. Domyśliła się po brzmieniu głosu, że rozmawia z typowym, opieszłym i sennym urzędnikiem, dlatego też postanowiła wyskoczyć na niego bez ogródek.

- Chciałam zapytać o przyczyny wypadku w Dallas.

- W Dallas? - powtórzył, zdumiony. Chyba odniosło skutek.

- Zgadza się. W ubiegłym roku zapalił się silnik samolotu, pasażerowie musieli skakać ze skrzydła na pas startowy. Wielu z nich połamało nogi.

- Ach, już wiem. Ale temu wypadkowi uległ siedemset trzydzieści siedem - odparł Benson.

„Wypadek 737”.

- Tak, rozumiem. Więc co może mi pan powiedzieć na ten temat?

- Nic. To nie był nasz samolot.

- Proszę bez żartów. Skoro już się dowiedziałam o tamtej tragedii...

- To się zdarzyło w samolocie Boeinga. Jennifer westchnęła ciężko.

- Zaraz, może zacznijmy od początku...

Boże, pomyślała, jakie nudne są te typki występujące w roli rzecznika prasowego. Sądzą, że jeśli

będą się ogólnie wypowiadać, to żaden dziennikarz nie dotrze do prawdy. Jak gdyby im się wydawało, że tylko oni są w posiadaniu pilnie strzeżonych tajemnic...

- Przykro mi, panno Malone, lecz to naprawdę nie był samolot naszej konstrukcji.

- Jeśli mówi pan prawdę - odezwała się ironicznym tonem - to z pewnością wie pan również, gdzie mogłabym znaleźć potwierdzenie tejże informacji.

- Ależ oczywiście - rzekł Benson. - Proszę wybrać kierunkowy dwieście sześć i poprosić centralę o połączenie z zakładami Boeinga. Tam pani uzyska odpowiedź.

Brzęknęła odkładana słuchawka.

Rety, co za kutas! - pomyślała Jennifer. Dlaczego zarząd Nortona trzyma kogoś podobnego na eksponowanym stanowisku? Jeżeli ma się takie podejście do dziennikarzy, prędzej czy później musi się to zemścić na reputacji zakładów. Czyżby nikt tego nie rozumiał?

Zadzwoiła do Boeinga i poprosiła o połączenie z biurem rzecznika prasowego. Odezwała się jednak automatyczna sekretarka, jakaś bezduszna mała nagrała słodkim głosem wiadomość, że wszelkie pytania należy kierować pod wymieniony numer faksu, a odpowiedzi zostaną przesłane tą samą drogą. To nie do wiary, pomyślała Jennifer. Jedno z największych amerykańskich przedsiębiorstw, a nie ma tam nawet komu odbierać telefonów.

Poirytowana odłożyła słuchawkę. Nie miała czasu, żeby czekać na informacje. Jeśli wypadek w Dallas rzeczywiście zdarzył się na pokładzie boeinga, to i tak nie mogła wykorzystać owego materiału.

Nadal nie miała niczego interesującego.

Zabębniła palcami po krawędzi pulpitu, zastanawiając się, co dalej robić.

Jeszcze raz wybrała numer zakładów Nortona, lecz poprosiła o rozmowę z przedstawicielem kierownictwa, a nie z rzecznikiem prasowym. Najpierw zgłosiła się sekretarka prezesa zakładów, później przełączono ją na aparat kobiety o nazwisku Singleton.

- Czym mogę pani służyć? - odezwał się w słuchawce przyjemny głos. - Dowiedziałam się, że komisja europejska opóźnia przyznanie certyfikatu modelowi N-22. Jakie są zastrzeżenia w stosunku do tego samolotu?

- Nie ma żadnych konkretnych zastrzeżeń - padła odpowiedź. - W Stanach Zjednoczonych N-22 kursuje na różnych trasach już od pięciu lat.

- Mnie jednak obilo się o uszy, że nie jest to specjalnie bezpieczny samolot. Wczoraj, na lotnisku w Miami, w jednym z nich zapalił się silnik...

- Owszem, dokładnie mówiąc, pourywały się łopatki wirnika. Trwa dochodzenie w tej sprawie.

Singleton mówiła spokojnie, rzeczowo, jakby dla niej taka drobnostka, jak pożar silnika, należała do rzeczy mało istotnych. Malone zapisała: „Pourywane łopatki”.

- Tak, rozumiem. Lecz jeśli rzeczywiście wasz samolot jest całkiem bezpieczny, to z jakiego powodu JAA nie chce mu przyznać certyfikatu na Europę?

Przez chwilę panowało milczenie.

- No cóż, w tej sprawie mogę się wypowiadać tylko bardzo ogólnie. I nieoficjalnie.

W głosie kobiety czuć jednak było pewne napięcie.

To dobrze, pomyślała Jennifer, widocznie coś się za tym kryje.

- Otóż parametry techniczne samolotu nie budzą żadnych zastrzeżeń, panno Malone. Spór toczy się wokół silników. W Stanach Zjednoczonych większość maszyn lata z silnikami marki Pratt i Whitney. JAA stawia nam jednak warunek, że samoloty produkowane na rynek europejski powinny być

wyposażone w silniki JAE.

- Co to jest IAE?

- Europejskie międzynarodowe konsorcjum produkujące silniki, analogiczne do Airbusa.

- Ach, tak.

„IAE = eur. konsorcjum”.

- Zatem JAA nalega, abyśmy montowali w samolotach silniki marki IAE, które podobno lepiej spełniają wymogi europejskich norm hałasu i emisji spalin, te zaś są nieco ostrzejsze od naszych. Ale prawda jest taka, że my produkujemy wyłącznie płatowce, nie interesują nas silniki. Tę sprawę pozostawiamy w gestii klienta. Montujemy w samolotach takie silniki, jakie klient sobie zażyczy. Jeśli on wybiera silniki IAE, instalujemy IAE. Jeśli pragnie używać silników Pratt & Whitney, montujemy Pratt & Whitney. Jeśli wybierze silniki General Electric, będzie miał właśnie takie. W tej branży zawsze tak było. Wybór silników należy do klienta. Dlatego też stajemy na stanowisku, że decyzja JAA to nic innego, jak próba ingerencji w ustalone zwyczaje. Zatem będziemy montowali silniki marki IAE, jeżeli zażyczą sobie tego linie lotnicze, Lufthansa czy Sabena. Uważamy jednak, że organizacja w rodzaju JAA nie ma prawa narzucać swoich warunków producentom i nabywcom samolotów. Krótko mówiąc, cała ta sprawa nie ma nic wspólnego z parametrami technicznymi naszego odrzutowca.

Jennifer zmarszczyła brwi.

- Więc twierdzi pani, że spór ma podłoże czysto formalno-prawne?

- Oczywiście. Jest to próba ingerencji w treść umów dwustronnych. JAA chce nas zmusić do używania silników produkowanych w Europie, lecz zamiast wywierać naciski na europejskie linie lotnicze, usiłuje narzucać swoje warunki producentom amerykańskim.

„Spór formalno-prawny”.

- A nie wie pani, dlaczego JAA nie próbuje wywierać nacisku na europejskich przewoźników?

- Z tym pytaniem powinna się pani zwrócić do kogoś z JAA. Podejrzewam jednak, że takie próby były czynione, lecz spełzły na niczym. W Europie samoloty także są budowane zgodnie z życzeniami klienta. To od niego zależy wybór silników, elektronicznych przyrządów pokładowych, wyposażenia przedziałów pasażerskich.

Jennifer pomarkotniała nagle. Uważnie wsłuchiwała się w brzmienie głosu rozmówczyni, próbując wychwycić najdrobniejsze odcienie emocji. Ale Singleton sprawiała jedynie wrażenie lekko znudzonej, niczym wykładowca pod koniec dnia pracy. Nie dało się wyczuć w jej tonie ani napięcia, ani wahania.

Cholera, pomyślała Malone. Nici z reportażu.

Podjęła jeszcze jedną próbę, zadzwoniła do waszyngtońskiej siedziby Krajowej Rady Bezpieczeństwa Transportu Powietrznego. I tu połączono ją z rzecznikiem prasowym, mężczyzną o nazwisku Kenner.

- Dzwonię w sprawie opóźnienia certyfikacji N-22 przez komisję JAA.

- Ach, tak... - mruknął tamten z wyczuwalnym zdziwieniem. - No cóż, w zasadzie to nie nasza działka. Powinna pani raczej porozmawiać z przedstawicielem FAA.

- A jakie jest wasze stanowisko w tej sprawie?

- Jeśli mam być szczery, procedury certyfikacyjne FAA są bardzo rygorystyczne i od dawna dla wielu organizacji międzynarodowych w tej branży służą za wzór do naśladowania. Dotychczas wszelkie komisje techniczne z całego świata akceptowały amerykańskie certyfikaty, uznając je za

wystarczające. Ale teraz JAA chce się wyłamać, zresztą powód takiego stanowiska nie jest chyba żadną tajemnicą. To sprawa czysto polityczna, panno Malone. JAA żąda kategorycznie, aby amerykańskie samoloty były wyposażone w silniki produkcji europejskiej, i tylko na tej podstawie opóźnia wydanie certyfikatu. Dokłada się tu jeszcze kwestia uzgadnianego kontraktu na dostawę samolotów Nortona do Chin, podczas gdy jego głównym konkurentem jest europejskie konsorcjum Airbusa.

- I sądzi pan, że JAA chce ukreślić łeb transakcji?

- W każdym razie zgłasza zastrzeżenia co do parametrów technicznych N-22.

- Czy te zastrzeżenia nie są uzasadnione?

- Nic mi na ten temat nie wiadomo. N-22 to naprawdę dobry i sprawdzony samolot. Airbus utrzymuje, że jego model jest nowocześniejszy i lepszy, Norton zaś podkreśla, iż jego typ doskonale się sprawdził w powietrzu. No i wszystko wskazuje na to, że w pertraktacjach przeważą ten drugi argument. W dodatku N-22 jest nieco tańszy.

- Tylko czy na pewno bezpieczny?

- W tej kwestii nie ma żadnych wątpliwości. „NTSB utrzymuje, że bezpieczny”.

Jennifer uprzejmie podziękowała za rozmowę i odłożyła słuchawkę. Odchyliła się na oparcie krzesła i westchnęła ciężko. Przepadły jej nadzieje na ciekawy materiał.

Nadal nic nie miała.

Koniec tematu.

- Cholera - syknęła pod nosem.

Wcisnęła klawisz interkomu.

- Deborah? Chodzi mi o sprawę tego samolotu...

- Też oglądasz? - przerwała jej piskliwym głosem asystentka.

- Co?

- Wiadomości CNN. To wprost nie do wiary... Jennifer błyskawicznie sięgnęła po pilota telewizora.

RESTAURACJA „EL TORITO”

GODZINA 12.05

W „El Torito” nie tylko serwowano dobrze przyrządzone potrawy o niezbyt wygórowanych cenach, ale w dodatku oferowano do wyboru aż pięćdziesiąt pięć gatunków piwa, toteż inżynierowie z zakładów chętnie przychodzili tu na lunch. Zespół IRT zasiadł przy największym stoliku pośrodku głównej sali, nieopodal baru. Kiedy kelnerka zebrała zamówienia i odeszła, Kenny Burne zaczął:

- Słyszałem, że Edgerton ma nieliczne kłopoty.

- Nic nowego - bąknął Doherty, przysuwając sobie talerzyk z chipsami i buteleczkę sosu meksykańskiego.

- I co z tego? - wtrącił Roñ Sniith. - Z kolei Marder gardzi wszystkimi.

- Owszem, zmierzałem jednak do tego, że zdaniem wielu osób Marder wcale nie zamierza...

- Rany boskie! Patrzcie! - Doherty wskazał telewizor umieszczony nad barem.

Wszyscy jak na komendę obrócili się w tamtą stronę. Dźwięk był wyłączony, lecz obraz nie pozostawiał żadnych wątpliwości: ukazywał wnętrze pasażerskiego odrzutowca Nortona. Mimo że kamera trzęsła się niemiłosiernie, na ekranie widać było, jak pasażerowie wylatują z foteli, objijają się o schowki na bagaż podręczny, usiłują chwytać rękoma oparcia.

- Jasna cholera! - zaklął Kenny.

Poderwali się z miejsc i rzucili do baru, przekrzykując nawzajem:

- Głos! Proszę zrobić głośniejsze! Widok na ekranie był przerażający.

Zanim Casey wkroczyła do sali, emisja filmu dobiegła końca. Przed kamerą występował chudy mężczyzna o sumiastych wąsach, ubrany w elegancki granatowy garnitur skrojony na wzór wojskowego munduru. Singleton natychmiast rozpoznała Bradleya Kinga, znanego adwokata, który z powodztwa cywilnego często reprezentował ofiary katastrof lotniczych.

- No i proszę! - warknął Bume. - Jak mogłoby się obejść bez „Króla Niebios”?

- Sądzę, że przedstawione zdjęcia mówią same za siebie - perorował King. - Film dostarczony mi przez mego klienta, pana Songa, aż nazbyt wyraźnie ukazuje przerażający los, jaki spotkał pasażerów tego przekłętą rejsu. Samolot, niejako sam z siebie, runął nagle w dół, pilot zdołał opanować maszynę dopiero dwieście metrów nad powierzchnią Oceanu Spokojnego!

- Co takiego?! - wrzasnął Kenny Burne. - Runął sam z s i e b i e?!

- Jak państwu wiadomo, również jestem pilotem, mogę więc z pełnym przekonaniem wyrazić swoją opinię, że owa tragedia była wynikiem kolejnej awarii slotów, a te zdążyły już do tej pory przysporzyć złej sławy samolotowi N-22. Konstruktorzy z zakładów Nortona od lat znają ten problem i nie robią nic, aby go usunąć. Zarówno personel latający, jak i technicy obsługi naziemnej czy specjaliści Federalnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego od dawna narzekają na ten model odrzutowca. Osobiście znam pilotów, którzy odmówili prowadzenia N-22, twierdząc, że nie jest to bezpieczny samolot.

- A wszyscy siedzą ci w kieszeni! - skomentował Bume.

- Mimo to przedstawiciele spółki Norton Aircraft w ogóle nie chcą się wypowiadać w kwestii bezpieczeństwa ich produktu - ciągnął King. - Mamy do czynienia z bezprzykładnym wprost przejawem lekceważenia umotywowanych zastrzeżeń. Przy takim, wprost przestępczym podejściu do sprawy, musiał się w końcu zdarzyć tragiczny wypadek. Trzy osoby poniosły śmierć, dwie są sparaliżowane, drugi pilot do tej pory nie odzyskał przytomności. W sumie aż pięćdziesięciu siedmiu pasażerów wymagało hospitalizacji. To prawdziwa hańba dla amerykańskiego lotnictwa!

- Stek bzdur! - huknął Kenny. - Przecież on doskonale wie, jaka jest prawda!

Od początku puszczonego film nakręcony w samolocie, tym razem w zwolnionym tempie. Ludzie przelatywali pod sufitem kabiny, koziółkowali w powietrzu, to rozmywając się w wielobarwne plamy, to znów pojawiając z niezwykłą ostrością. Casey poczuła, jak na czoło występują jej kropelki potu. Poczowała przeraźliwy chłód, a zaraz potem falę żaru, żołądek podszedł jej do gardła. Wnętrze restauracji zasnęło jej się przed oczyma mglistą, zielonkawą poświatą. Opadła pospiesznie na stół przy barze i kilkakrotnie głęboko zaczerpnęła powietrza.

Następnie kamera ekipy CNN ukazała stojącego przed hangarami lotniska w Los Angeles brodatego mężczyznę z wyglądu przypominającego wykładowcę uniwersyteckiego. Singleton nie zdołała jednak pochwycić ani słowa komentarza, gdyż wokół niej rozbrzmiały nagle wściekłe okrzyki:

- Ty palancie!

- Kawał fiuta!

- Kłamliwy zasrańcu!

- Pieprzony kretyn!

- Czy możecie się zamknąć?! - uciszyła kolegów.

Przed kamerami występował Frederick Barker, były wysoki urzędnik FAA, obecnie próbujący rozkręcić własny interes. W minionych latach Barker kilkakrotnie występował na salach sądowych przeciwko zakładom Nortona, toteż wszyscy inżynierowie dogłębnie go nienawidzili.

- ...ależ tak - mówił - moim zdaniem ta kwestia nie pozostawia najmniejszych wątpliwości.

Jak znów kwestia? - pomyślała Casey, ale nie zdążyła się już niczego dowiedzieć. Obraz został przełączony na studio CNN w Atlancie, skąd pokazano panoramiczne zdjęcie odrzutowca N-22, na dole ekranu pojawił się wielki czerwony napis: NIEBEZPIECZNY?

- Jezu, jak można puszczać coś takiego?-- jęknął Burne. - „Król Niebios” i ta gnida, Barker. Czy ktoś jeszcze nie wie, że Barker wykonuje każde polecenie Kinga?

Spikerka przeszła do następnej wiadomości, na ekranie ukazał się widok budynku wysadzonego w powietrze gdzieś na Bliskim Wschodzie. Casey odwróciła głowę, zsunęła się ze stoika i po raz kolejny wzięła głębszy oddech.

- Cholera, muszę się napić piwa - rzekł Kenny Burne, ruszając w kierunku stolika. Reszta poszła za nim, wciąż mrużąc pod nosem epitety skierowane pod adresem Freda Barkera.

Singleton sięgnęła do torebki, wyjęła aparat komórkowy i wybrała numer swego biura.

- Norma? Zadzwoń do redakcji CNN i zażądaj dostarczenia nam kopii tego filmu z pokładu N-22, który przed chwilą wyemitowano.

- Właśnie chciałam wyjść na...

- Zrób to, o co cię proszę. Jak najszybciej.

REDAKCJA „NEWSLINE”

GODZINA 15.06

- Deborah! - wrzasnęła Jennifer do interkomu, nie spuszczając wzroku z ekranu telewizora. -- Natychmiast dzwoni do CNN, poproś o kopię tej taśmy!

Jak zauroczona gapiała się na ekran. Po raz drugi pokazano te same zdjęcia, w zwolnionym tempie, nie więcej jak sześć klatek na sekundę. To było dopiero coś! Fantastyczne!

Zwróciła uwagę na mężczyznę, który płynął w powietrzu z szeroko rozrzuconymi rękoma i nogami, jak niewprawny pływak rzucony na głęboką wodę. W pewnej chwili uderzył głową w siedzenie - jego szyja wykręciła się pod olbrzymim kątem, zwinięte w kłębek ciało skoczyło pod sufit i odbiło się od niego... To było nieprawdopodobne! Ów nieszczęśnik na oczach milionów widzów skręcił kark!

Malone jeszcze nigdy dotąd nie widziała tak wstrząsającej relacji. A dokładały się do tego odgłosy: autentyczne wrzaski przerażonych ludzi, jakich nie sposób było podłożyć w studiu - wykrzykiwane pojedyncze chińskie słowa, przydające filmowi aury tajemniczości, a w tle nieustający huk bagaży i przedmiotów spadających na podłogę, odbijających się od sufitu.

To był rewelacyjny materiał! Niewiarygodny! I jeszcze trwał tak długo, prawie nieskończoność, całe czterdzieści pięć sekund! Coś wspaniałego! Nie przeszkadzały nawet gwałtowne wstrząsy kamery, wręcz przeciwnie: gdy obracała się jak szalona we wszystkich kierunkach, to jeszcze dodatkowo nasilało wrażenie autentyzmu! Za żadne pieniądze nie dało się kupić takich ujęć!

- Deborah! - krzyknęła po raz kolejny Malone. - Deborah!

Ogarnęło ją niezwykle podniecenie, serce tłukło jak oszalałe, omal nie wyskoczyło z piersi. Nawet nie chciała słuchać komentarza jakiegoś wymuszanego elegancika, zapewne adwokata, przytaczającego oskarżenia w imieniu poszkodowanych pasażerów. To był chyba jego film. Nie miała zatem wątpliwości, że im go udostępni - przede wszystkim powinno mu zależeć na poruszeniu opinii

publicznej. A to oznaczało, że jednak znalazła materiał na reportaż! Cudownie! Trzeba było tylko umiejętnie go opracować.

Wreszcie przyszła Deborah, cała w wypiekach, podekscytowana.

- Wyciągnij mi z archiwum wszystkie wzmianki na temat spółki Norton Aircraft z ostatnich pięciu lat. Zpuść wyszukiwanie haseł: N-22, Bradley King oraz... - spojrzała jeszcze raz na ekran telewizora - Frederick Barker. I przerzuć to wszystko na dysk. Jak najszybciej!

Dwadzieścia minut później zasiadła przed komputerem ze zgromadzonymi materiałami redakcyjnymi. Na początku znalazł się artykuł z „Los Angeles Times”, sprzed pięciu lat, opisujący próbne loty, certyfikację oraz napływ pierwszych zamówień na odrzutowiec N-22. Nowoczesne oprzyrządowanie, rozbudowany system komputerowej kontroli lotu, autopilot... i tak dalej, i tak dalej.

Następny był „New York Times” z obszernym spisem zarzutów wobec Bra-dleya Kinga, kontrowersyjnego adwokata, oskarżanego o nagabywanie rodzin ofiar katastrof lotniczych, zanim

jeszcze zostały oficjalnie powiadomione o śmierci swoich najbliższych. „Los Angeles Times” także się rozpisywał na ten temat, wymieniając liczne uchybienia proceduralne podczas przygotowań do procesu po katastrofie w Atlancie. „Independent Press Telegram” z Long Beach nazwał Kinga „Królem Niebios”, przypominając naganę palestry z Ohio, jaką adwokat dostał za nieprzepisowe kontakty z rodzinami ofiar tragedii. King zaprzeczał wszelkim oskarżeniom. „New York Times” pytał otwarcie: „Czy Bradley King nie posuwa się za daleko?”

Później szedł artykuł z „Los Angeles Times”, przedstawiający kulisy podejrzanego odejścia Fredericka Barkera z FAA. Ten, cieszący się sławą najlepszego fachowca lotniczego, powiedział dziennikarzom, że zrezygnował z pracy w komisji technicznej, ponieważ nie mógł się pogodzić z certyfikacją N-22. Ale przewodniczący komisji oświadczył, że Barker został zwolniony „za notoryczne przekazywanie prasie poufnych informacji”. Barker rozpoczął prywatną działalność w zakresie „konsultacji lotniczych”.

„Independent Press Telegram” pisał, że Fred Barker rozpoczął istną krucjatę przeciwko wykorzystywaniu N-22, który jego zdaniem „w skandaliczny sposób narusza warunki bezpieczeństwa transportu powietrznego”. Wychodzący w okręgu Orange „Telegraph Star” popierał Barkerowską kampanię zmierzającą do poprawy bezpieczeństwa pasażerów linii lotniczych. Nieco później tenże sam „Telegraph Star” cytował kierowane pod adresem komisji FAA oskarżenia Barkera o dopuszczenie do seryjnej produkcji „groźnego dla ludzi samolotu Nortona”. I jeszcze raz „Telegraph Star”: Barker miał być głównym świadkiem Kinga w procesie, do którego nie doszło z powodu zawarcia ugody między stronami.

W wyobraźni Jennifer planowany reportaż zaczął przybierać realne kształty. Od razu doszła do wniosku, że powinna się trzymać jak najdalej od tej

adwokackiej hieny, Bradleya Kinga. Natomiast Barker, ponoć wysokiej klasy specjalista z FAA, mógł być użyteczny. Niewykluczone, że i on zgłosiłby swoje zastrzeżenia do samej procedury certyfikacyjnej Zarządu Federalnego.

Jej uwagę przykuło też nazwisko Jacka Rogersa, dziennikarza kalifornijskiego „Telegraph Star”, ze względu na jego krytyczny stosunek wobec spółki Norton Aircraft. Zauważyła, jak często w wykazie pojawiają się artykuły Rogersa.

„Telegraph Star” otwarcie krytykował Edgartona, motywując, że pod tak silną presją nowy prezes zakładów nie ma szans na poprawienie wyników ekonomicznych przedsiębiorstwa.

Później to samo pismo donosiło o działalności zorganizowanych grup przestępczych i handlarzy narkotyków wśród załogi Nortona.

Także Rogers w „Telegraph Star” opisywał dwuznaczne akcje związku zawodowego w zakładach i powszechny sprzeciw pracowników przeciwko uzgadnianemu kontraktowi z Chińczykami, mającemu jakoby doprowadzić do ruiny Norton Aircraft.

Malone uśmiechała się coraz szerzej.

Poszczególne fakty zaczynały jej się układać w logiczną całość.

Najpierw zadzwoniła do Jacka Rogersa.

- Czytałam pańskie artykuły dotyczące zakładów Nortona. Są wyśmienite. Wygląda na to, że firma znalazła się w kłopotliwej sytuacji.

- Rzekłbym, że bardzo kłopotliwej - przyznał dziennikarz.

- Ma pan na myśli ostatnie wypadki lotnicze?

-Owszem, ale dokładają się do tego wielkie problemy z działaczami związku zawodowego.

- O co im chodzi?

- To zagmatwana sprawa. W każdym razie w zakładach panuje napięta atmosfera, a zarząd spółki nie godzi się na żadne rozmowy. Związkowcy są przeciwni podpisywaniu umowy z Chinami. Ich zdaniem jest ona niekorzystna dla pracowników.

- Czy zgodziłby się pan omówić te problemy przed kamerą?

- Oczywiście. Tylko proszę nie liczyć, że ujawnię moich informatorów. Powiem jednak wszystko, co wiem.

Jasne, a jakże inaczej, pomyślała Malone. Chyba nie ma takiego gazetowego gryziopórka, który by nie marzył o wystąpieniu w telewizji. Ich zdaniem prawdziwą forszę zarabia się jedynie na szklanym ekranie. Żadne sukcesy dziennikarskie nie mogą się równać prestiżowi występu przed kamerami. Według powszechnej opinii wystarczy, żeby nazwisko choć raz pojawiło się w telewizji, a natychmiast można szukać bardziej lukratywnej pracy-jedno czy drugie spotkanie podczas przerwy na lunch i już ma się dochód roczny większy o pięć lub nawet dziesięć tysięcy dolarów.

-Prawdopodobnie będę musiała wyjechać do końca tygodnia... Któryś z moich współpracowników się z panem skontaktuje.

- Rozumiem. Wystarczy mi tylko podać termin nagrania.

Następnie wybrała numer Freda Barkera mieszkającego w Los Angeles. Przyjął jej telefon z takim entuzjazmem, jakby od dawna na niego czekał.

- Ten film jest naprawdę dramatyczny - powiedziała.

-Oczywiście. Zawsze można oczekiwać przerażających efektów, jeśli w samolocie lecącym prawie z szybkością dźwięku nagle opadną sloty. A to właśnie się przydarzyło podczas rejsu linii TransPacific. To już dziewiąty tego rodzaju wypadek od czasu uruchomienia seryjnej produkcji N-22.

-D z i e w i ą t y?

- Tak, tak. To nic nowego, panno Malone. Czarna karta Nortona wzbogaciła się o dalsze trzy nazwiska zabitych pasażerów. Mimo to w zakładach nic się nie robi w celu poprawy sytuacji.

- Ma pan spis tych katastrof?

- Jasne. Proszę mi podyktować numer pani telefaksu.

Jennifer nie mogła się doczekać, kiedy wstęga papieru przestanie się wysuwać ze szczeliny urządzenia. Na jej gust, przesłana lista była zbyt szczegółowa, niemniej zawierała niezbędne fakty:

WYPADKI SAMORZUTNEGO OPADNIĘCIA SLOTÓW W MASZYNIE NORTON N-22

1) 4 stycznia 1992. Wypadek na poziomie 350, przy szybkości 0,84 Macha. Dźwignia ustawienia slotów została potrącona przez nieuwagę.

2) 2 kwietnia 1992. Wypadek na pokładzie samolotu lecącego z prędkością podróżną równą 0,81 Macha. Nawigatorowi spadła podkładka od mapy i potrąciła dźwignię.

3) 17 lipca 1992. Zdarzenie początkowo zgłoszone jako nadzwyczaj silna turbulencja powietrza. Dopiero później wyszło na jaw, że sloty opadły wskutek nieuwważnego potrącenia dźwigni przez kogoś z załogi. Pięciu pasażerów rannych, w tym trzech poważnie.

4) 20 grudnia 1992. Samorzutne opadnięcie slotów przy prędkości podróżnej. Nieumyślne poruszenie dźwigni wykluczone. Dwoje pasażerów odniosło obrażenia.

5) 12 marca 1993. Nieoczekiwanie samolot lecący z szybkością 0,82 Macha znalazł się niebezpiecznie blisko granicy przeciągnięcia. Po wylądowaniu stwierdzono, że sloty są opuszczone, a dźwignia ich ustawiania nie jest zablokowana w górnym położeniu.

6) 4 kwietnia 1993 Drugi pilot lekkomyślnie oparł się ręką o dźwignię, przez co zwolnił zatraski i spowodował wypuszczenie slotów. Kilku pasażerów lekko rannych.

7) 4 lipca 1993. Według relacji pilota dźwignia sama opadła i sloty się wysunęły. Samolot leciał z prędkością podróżną, równą 0,81 Macha.

8) 18 czerwca 1994. Samorzutne opadnięcie slotów przy prędkości podróżnej. Nieumyślne poruszenie dźwigni wykluczone.

Podniosła słuchawkę i po raz drugi zadzwoniła do Barkera.

- Czy zgodzi się pan omówić te wypadki przed kamerą?

- Kilka razy zeznawałem już przed sądem w takich sprawach - odparł. - Z przyjemnością udzielię telewidzom wszelkich wyjaśnień. Jeśli mam być szczerzy, chcę doprowadzić do wycofania tego samolotu z użytku, gdyż lista jego ofiar śmiertelnych może się wydłużać. A do tej pory nikt nie zamierza się przyznać do błędu, ani producent, ani komisja techniczna Zarządu. To prawdziwa hańba.

- Skąd jednak może mieć pan pewność, że teraz także wypadek spowodowało opadnięcie slotów?

- Mam swego informatora w zakładach Nortona, pewnego zawiedzionego pracownika, którego zmęczyły ustawiczne kłamstwa. Według niego przyczyną wypadku było opadnięcie slotów, apikt z kierownictwa zakładów nie chce się w tej sprawie otwarcie wypowiadać.

Jennifer pospiesznie zakończyła rozmowę z Barkerem, po czym wcisnęła klawisz interkomu i zawołała:

- Deborah! Połącz mnie z działem organizacji wyjazdów.

Zamknęła się w swoim gabinecie, rozsiadła wygodnie w fotelu i zamyśliła.

Miała jednak materiał na reportaż. I to wyśmienity materiał!

Pozostawało tylko pytanie: W jakim świetle ukazać tę historię? Jakie wyciągnąć wnioski?

W programie typu „Newslines” wydźwięk reportażu był wszak najważniejszy. Dawniej producenci nazywali to eufemistycznie „kontekstem”, mając na myśli sposób ukazania oraz interpretacji faktów. Ostatecznie każdy konkretny fakt można było traktować wielorako, chociażby przedstawiając wcześniejsze wypadki czy też nawiązując do innych, analogicznych zdarzeń. A reporterzy starej daty uważali tenże kontekst za tak istotny, że nadanie mu odpowiedniej formy traktowali wręcz jak przyjętą normę etyki zawodowej.

Jennifer była innego zdania. Bo jeśli odrzuciło się cały zbędny patos, z kontekstu pozostawał jedynie sam szkielet, ten zaś nie był niczym innym, jak założonym sposobem przedstawienia własnego toku rozumowania-w dodatku niezbyt użytecznym, gdyż z konieczności nawiązującym do historii.

A ona nie cierpiała historii. Należała do młodego pokolenia reporterów, według których atrakcyjność telewizji polegała właśnie na jej aktualności, relacjonowaniu bieżących wydarzeń, dostarczaniu widzom nieskończonego ciągu obrazów w tym świecie wszechobecnej elektroniki. Ukazanie kontekstu jakichkolwiek wydarzeń wiązało się z koniecznością oderwania od chwili bieżącej, jej zaś nie obchodziło nic, co nie było aktualne. Nie wierzyła, że można cokolwiek osiągnąć przez powrót do martwej, na zawsze zamkniętej przeszłości. Bo kogóż interesowało to, czym świat żył wczoraj i przedwczoraj? Wyzwania i zagadki kryły się wyłącznie w bieżących wydarzeniach.

Wszak domeną telewizji było relacjonowanie tego, co aktualne.

Stąd też dobry reportaż jej zdaniem nie powinien nawiązywać do przeszłości. W tym świetle kłopotliwa dla niej stawała się lista Freda Barkera, gdyż kierowała uwagę w stronę nudnych,

minionych zdarzeń. Należało jakimś sposobem obejść ten problem - najwyżej wspomnieć o tamtych wypadkach, nic więcej.

Trzeba więc było znaleźć taką metodę ukazania faktów, która nierozzerwalnie wiązałyby się z chwilą obecną, a jednocześnie przedstawiała ciąg zdarzeń w sposób zrozumiały dla każdego widza. Najlepsze filmy, zawsze angażujące odbiorcę, przedstawiały dylemat moralny, dobre i złe strony jakiegoś zjawiska. Klarowny podział na czarne i białe nieodmiennie trafiał do ludzi. Jeśli w ten sposób się komponowało materiał, można było liczyć na zainteresowanie widzów. No i trzeba było też mówić ich językiem.

Z drugiej strony dokument filmowy musiał być zwięzły, toteż ów dylemat moralny mógł być zaprezentowany jako szereg krótkich migawek, bez specjalnego wyjaśniania różnych szczegółów. Zdarzenia należało przedstawić tak, by odbiorca od razu uznał ich znaczenie za oczywiste. Można było w ciemno założyć, że wszyscy wiedzą o korupcji wśród kierownictwa wielkich przedsiębiorstw, pogoni za maksymalnym zyskiem czy dyskryminacji kobiet. Takie stwierdzenia nie wymagały dowodów, wystarczyło je tylko przedstawić. Opinia publiczna była również zaznajomiona z opieszałością i niewydolnością państwowej biurokracji. Tego również nikt nie musiał udowadniać. Do tego samego gatunku powszechnie uznawanych pewników należało to, że producenci ani trochę nie dbają o bezpieczeństwo użytkownika ich wyrobów.

Właśnie na takich, wszystkim znanych stwierdzeniach trzeba było zmontować reportaż przeciwstawiający sobie dobro i zło.

Musiał być też krótki i zwięzły, bazujący na sprawach aktualnych.

Ale to jeszcze nie wszystko, myślała Malone. W pierwszej kolejności musiała bowiem uzyskać akceptację Dicka Shenka. Zatem powinna tak przedstawić materiał, żeby jemu się spodobał, żeby pasował do jego punktu widzenia. A to wcale nie było takie proste. Shenk miał o wiele większe wymagania od przeciętnego telewidza, nie uznawał chodzenia na łatwiznę.

Pracownicy redakcji otwarcie nazywali kierownika „naczelnym krytykiem”, ponieważ bezlitośnie rozprawiał się z każdym nie odpowiadającym mu projektem. Nieodmiennie roztaczał wokół siebie atmosferę układności, wręcz grał rolę dobrotliwego wujka, lecz owa aura odmieniała się diametralnie, ilekroć, dochodziło do omawiania scenariusza. Wtedy stawał się nawet groźny. Po prostu Shenk - świetnie wykształcony, inteligentny i nadzwyczaj bystry - był urzekający tylko wtedy, kiedy tego chciał. W rzeczywistości przypominał niewzruszoną, twardą skałę. A z wiekiem robił się coraz mniej wyrozumiały, jakby dochodził do przekonania, że owa dwoistość charakteru jest podstawą jego zawodowych sukcesów.

Jennifer musiała zatem dopasować scenariusz do wymagań Shenka, a zdawała sobie sprawę, jak bardzo będzie mu potrzebny materiał do wypełnienia powstałej luki w programie. Przy tej myśli opadły ją obawy, że kierownik, rozwścieczony na Ala Pacino i Marty'ego Reardona, może wyładować swą złość na niej i proponowanym przez nią reportażu.

Ażeby tego uniknąć, z tym większą starannością należało przygotować wstępny scenariusz. Powinna więc nadać reportażowi taki wydźwięk, żeby nie dopuścić do wybuchu wściekłości Shenka, lecz pobudzić jego najwyższe zainteresowanie.

Sięgnęła po notatnik i zaczęła układać szkic komentarza.

BUDYNEK ADMINISTRACYJNY

GODZINA 13.04

Casey wsiadła do windy w budynku administracji. Richman nie odstępował jej na krok.

- Nie rozumiem, dlaczego wszyscy tak nienawidzą Kinga - rzekł.

- Bo to kłamca. Doskonale wie, że samolot nie spadł do pułapu dwustu metrów nad powierzchnią Oceanu Spokojnego, bo wówczas wszyscy na pokładzie ponieśliby śmierć. Wypadek zdarzył się na wysokości dwunastu tysięcy metrów, a maszyna mogła opaść najwyżej o tysiąc metrów niżej.

- I co z tego? Jemu chodzi o przyciągnięcie uwagi, występuje przecież w imieniu klienta. Na pewno wie, co robi.

- A tak, to nie ulega wątpliwości.

- Czy w przeszłości zakłady Nortona zawierały z nim ugodę, żeby nie dopuścić do procesu?

- Trzy razy.

Richman wzruszył ramionami.

- Gdyby rzeczywiście istniały mocne argumenty przeciwko jego zarzutom, można by się nie godzić na jego warunki.

- Owszem - przyznała Casey. - Weź jednak pod uwagę, że koszty procesów sądowych są ogromne, a nikomu nie zależy na tego typu rozgłosie. Znacznie taniej jest pójść na ugodę, a koszty odszkodowania wliczyć w cenę produkowanych maszyn. W ten sposób przerzuca się ich ciężar na linie lotnicze, te zaś uwzględniają je w cenach biletów. W efekcie każdy podróżujący samolotami dopłaca po parę dolarów, niejako do wspólnej kasy. Można to nazwać nieformalnym podatkiem na odszkodowania. Obejmuje on także dolę Bradleya Kinga. W każdej branży istnieją tego rodzaju fundusze.

Drzwi się rozsunęły, wyszli na korytarz trzeciego piętra. Singleton ruszyła energicznym krokiem do swego biura.

- Co mamy teraz do zrobienia? - spytał.

- Muszę sprawdzić coś niezwykle ważnego, o czym całkiem zapomniałam. - Zerknęła na niego przez ramię. - Nawiasem mówiąc, ty także zapomniałeś.

„NEWSLINE“

GODZINA 16.45

Jennifer Malone poszła do gabinetu Shenka. W korytarzu przed drzwiami obrzuciła spojrzeniem „wystawę” kierownika, zbiór pamiątkowych fotografii, plakietek i dyplomów. Zdjęcia przedstawiały Dicka w towarzystwie znanych osobistości: podczas przejażdżki konnej z Reaganem, na jachcie Cronfite'a, na boisku baseballowym Southampton obok Tischa, u boku Clintonaczy Bena Bradlee. W odległym końcu wyróżniała się fotografia szokująco młodego, początkującego reportera z długimi do ramion włosami, uchwyconego z kamerą Arriflexa na ramieniu, w Gabinetce Owalnym, podczas filmowania Johna Kennedy'ego.

Shenk rozpoczął karierę jako podrzędny dokumentalista w latach sześćdziesiątych, a więc w czasach kiedy dopiero powstawały wielkie sieci telewizyjne - w znacznym stopniu samodzielne, mające spory budżet i doskonały personel. To wówczas triumfy święciły takie programy informacyjne, jak „Białe plamy” sieci CBS czy „Raporty” NBC. I wtedy, gdy młodociany Shenk jeździł z kamerą po kraju, ocierał się o wielki świat, miał okazję filmować naprawdę ważne sceny. Ale w miarę upływu lat i postępu kariery jego horyzonty się zawężyły. Coraz rzadziej opuszczał swą nowojorską rezydencję, aż w końcu ograniczył podróże do niedzielnych wypadów do wiejskiej posiadłości w Connecticut. Jeśli dokądkolwiek musiał się udać, brał służbową limuzynę z kierowcą. Lecz mimo godnego pozazdroszczenia statusu społecznego, dyplomu z Yale, kilku pięknych byłych żon, luksusowych warunków życia i niewątpliwego sukcesu, sześćdziesięcioletni Shenk nie był zadowolony z życia. Oglądając świat zza szyb limuzyny, czuł się niedoceniony: nie rozpoznawano go na ulicy, zbyt skromnie nagradzano za wszelkie osiągnięcia. Wścibiśki młokos z kamerą na ramieniu zmienił się gderliwego i zgorzkniałego mężczyzną. A ponieważ sam czuł się nie dowartościowany, uważał, że ma pełne prawo lekceważyć innych. Toteż do wszystkiego odnosił się ze skrajnym cynizmem. I właśnie dlatego Jennifer była niemal pewna, że Shenk zaakceptuje jej pomysł na reportaż dotyczący zakładów Nortona.

Weszła do sekretariatu i stanęła przy biurku Marian.

- Chcesz porozmawiać z Dickiem? - zapytała tamta.
- A jest u siebie? Sekretarka pokiwała głową.
- Nie wiem tylko, czy nie przydałby ci się ktoś do towarzystwa.
- Po co? - Malone zmarszczyła brwi.
- No cóż, trochę wypił podczas lunchu.
- Ach tak. Jakoś sobie poradzę.

Shenk słuchał jej uważnie, z zamkniętymi oczyma i dłońmi splecionymi pod brodą, od czasu do czasu kiwając głową.

Przedstawiła mu własną wizję reportażu, podkreślając najważniejsze fakty: wypadek w Miami, historię certyfikacji samolotu, tragiczny rejs linii TransPacific, kontrowersyjną umowę z Chinami. Zaznaczyła, że zdaniem byłego eksperta Zarządu Federalnego techniczne kłopoty z tym modelem

znane są od dawna. Wspomniała o rozmowie z dziennikarzem, specjalistą od spraw lotnictwa, według którego zakłady Nortona są źle zarządzane, wśród załogi panoszą się przestępcy, a nowy prezes za wszelką cenę pragnie polepszyć wyniki ekonomiczne firmy. Nakreśliła dość typowy obraz renomowanego przedsiębiorstwa, borykającego się z poważnymi trudnościami.

Oświadczyła, że najlepszy byłby komentarz ujawniający zjawiska leżące tuż pod powierzchnią ostatnich zdarzeń: Wskutek błędnych decyzji od paru lat produkuje się kiepski samolot, a mimo zastrzeżeń fachowców kierownictwo firmy nie robi nic w celu poprawy sytuacji. W końcu prawda musiała wyjść na jaw. Europejczycy odmawiają wydania maszynie certyfikatu, Chińczycy wahają się z podpisaniem kontraktu, tymczasem giną ludzie, co zdaniem ekspertów było nieuniknione od początku. Jeśli dołożyć do tego wstrząsający film, ukazujący ze szczegółami to, co przeżyli pasażerowie dramatycznego rejsu, podczas którego trzy osoby zginęły, wydzwitek stanie się oczywisty dla każdego: N-22 to istna latająca trumna.

Kiedy skończyła, przez pewien czas panowała cisza. Wreszcie Dick otworzył oczy.

- Nieźle - ocenił.

Jennifer uśmiechnęła się szeroko.

- Co na to wszyscy przedstawiciele, firmy? - zapytał ospale.

- Milczą. Według nich samolot jest bezpieczny, a krytycy kłamią.

- Można się było tego spodziewać. - Shenk pokręcił głową. - Amerykańscy przedsiębiorcy mają wszystko w dupie.

On sam jeździł BMW, gustował w szwajcarskich zegarkach, francuskich winach, angielskich butach.

- Niemal każdy nasz krajowy produkt to bubel - dodał, usadawiając się wygodnie w fotelu, jakby odczuł zmęczenie tym parominutowym wyężeniem uwagi. Po chwili dorzucił w zamyśleniu: - Czy mają jakieś dowody na poparcie swego stanowiska?

- Dość wątpliwe - odparła Jennifer. - Dochodzenia w sprawie obu wypadków jeszcze trwają.

- Kiedy można się spodziewać wyników?

- Za parę miesięcy.

- Jasne. - Pokiwał głową. - To mi się podoba... Nawet bardzo. Taki reportaż byłby w moim stylu... No i pobilibyśmy na głowę „Sześćdziesiąt minut”. W ubiegłym miesiącu przedstawili obszerny reportaż na temat wadliwych, podrobionych części do samolotów. My zaś pokazalibyśmy cały niebezpieczny samolot, latającą trumnę. Cudownie! Zrobiłby się spory szum.

- Też tak sędzę - przyznała Malone, uśmiechając się coraz szerzej. Shenk akceptował jej propozycję!

- A przy okazji zabilibyśmy klina Hewittowi.

Don Hewitt, niemal już legendarny producent audycji „Sześćdziesiąt minut”, był prawdziwą zmorą Shenka. Nieustannie zbierał lepsze recenzje, co doprowadzało go do furii.

- Miałby się z pyszna- ciągnął Dick. - Pamiętasz ten ich dokument.

0 trudnej sytuacji zawodowych graczy w golfa poza sezonem?

Jennifer zmarszczyła brwi.

- Mówiąc szczerze, nie bardzo...

- Emitowali go jakiś czas temu.-Zamyślił się głęboko, spoglądając w sufit. Malone podejrzewała, że musiał sporo wypić podczas lunchu. - Mniejsza z tym. Na czym stanęliśmy? Masz tego eksperta z FAA, dziennikarza z LoS Angeles i zdjęcia z pożaru w Miami. Najważniejszy jednak wydaje się

amatorski film nakręcony w samolocie. Musisz go potraktować za punkt wyjścia.

- Zgadzam się.

- CNN z pewnością będzie go emitowało na okrągło, w dzień i w nocy, więc już w przyszłym tygodniu wszyscy zaczną mieć go po dziurki w nosie. Musisz się zatem wyrobić z reportażem na tę sobotę.

- Wiem.

- Masz całe dwanaście minut -- oznajmił, po czym obrócił się z fotelem

1 zapatrzył na wielobarwny schemat wiszący za jego plecami, który przedstawiał szczegółowy plan produkcyjny oraz przydział prezenterów do poszczególnych bloków programowych. - I pozostał ci... Marty. W czwartek nagrywa w Seattle wywiad z Billem Gatesem. W piątek przierzucimy go zatem do Los Angeles. Będziesz go miała na sześć, siedem godzin.

- W porządku. Odwrócił się z powrotem. -A więc do roboty.

- Dobra. Dzięki, Dick.

- Na pewno zdążysz zmontować ten materiał na czas?

Jennifer zgarnęła z biurka swoje notatki.

- Możesz mi zaufać.

Kiedy już była w drzwiach do sekretariatu, zawołał za nią:

- Tylko pamiętaj, Jennifer, że nie chcę słyszeć o żadnych wadliwych, podrobionych częściach do samolotów! Rzygać mi się chce, jak o tym pomyślę!

ZAKŁADY NORTONA, DZIAŁ KONTROLI JAKOŚCI

GODZINA 14.21

Singleton i Richman weszli do biura. Norma wróciła już z lunchu, przypalała właśnie papierosa.

- Nie widziałaś tu gdzieś kasy wideo, miniaturowej, ośmiomilimetrowej?

- Owszem, zostawiłaś ją na biurku przedwczoraj wieczorem. Schowałam ją - Wyciągnęła szufladę i po chwili odnalazła plastikową torebkę z popękaną kaseta. Zwróciła się do Richmana: - Do ciebie już dwukrotnie dzwonił Marder. Prosił, żebyś się z nim skontaktował, jak tylko wrócisz.

- Dobra.

Zawrócił na pięcie i ruszył w kierunku swego pokoju. Kiedy tylko się oddalił, Norma mruknęła:

- Coś za często się kontaktuje z Marderem. Eileen mi to powiedziała.

- Czyżby Marder zawiązywał bliższe znajomości z dalszą rodziną Nortona? Sekretarka energicznie pokręciła głową.

- Po co miałyby to robić? Przecież wziął za żonę jedynaczkę starego Charleya.

- Wie_c jaki jest powód? Myślisz, że Richman donosi Marderowi?

- Mniej więcej trzy razy dziennie. Casey zmarszczyła brwi.

- O czym?

- Oto jest pytanie, złotko. Moim zdaniem traktuje cię jak pionka w swoich rozgrywkach.

- Jakich rozgrywkach?

- Tego nie wiem - odparła Norma.

- Sądziś, że to ma związek z negocjowaną umową? Wzruszyła ramionami.

- Nie mam pojęcia. Nie ulega jednak wątpliwości, że Marder to największy spiskowiec w historii tej firmy. W dodatku umiejętnie zaciera za sobą ślady. Na twoim miejscu bardzo bym uważała przy tym gówniarzu. - Pochyliła się nad biurkiem i dodała ściszym głosem: - Kiedy wróciłam z lunchu, nikogo jeszcze nie było w biurze. Richman trzyma aktówkę obok swego biurka, pozwoliłam więc sobie zajrzeć do środka.

- I co?

- Kopiuje chyba wszystko, co mu wpadnie w ręce. Znalazłam w teczce kserokopie wszelkich dokumentów, jakie leżą na twoim biurku. Co więcej, zrobił też kopię twojego kalendarzyka z telefonami.

- Mojego kalendarzyka? Po co mu to?

- Wolałabym nie wnikać - rzekła Norma. - To jeszcze nie wszystko. W aktówce był również jego paszport. W ciągu ostatnich dwóch miesięcy aż pięciokrotnie odwiedzał Koreę.

- Koreę? - zdziwiła się Singleton.

- Nie inaczej, złotko. Jeździł do Seulu niemal co tydzień. To były krótkie podróże, jedno-, dwudniowe.

- Ale...

- Posłuchaj do końca. Koreańczycy mają zwyczaj wpisywać obok wize numer lotu. Natomiast w

paszporcie Richmana nie ma numerów rejsów, lecz numery rejestracyjne samolotu.

- Podróżował służbowym odrzutowcem?

- Na to wygląda.

- Naszym, zakładowym? Norma pokręciła głową.

- Nie. Rozmawiałam z Alice z kadr. Żaden z naszych służbowych samolotów nie lądował w Korei w ciągu minionego roku. Od wielu miesięcy latają na okrągło do Pekinu, ale nie do Seulu.

Casey zamyśliła się głęboko.

- Zadzwoiłam nawet do naszego fizera z Seulu. To mój stary kumpel. Pamiętasz, jak Marder w ubiegłym miesiącu zawiadomił, że musi usunąć sobie ząb i nie było go przez trzy dni?

- Tak.

- W tym czasie razem z Richmanem poleciał do Seulu. Fizer dowiedział się o ich przylocie, ale dano mu do zrozumienia, żeby trzymał gębę na kłódkę. Nie został zaproszony na żadne oficjalne spotkanie, toteż poczuł się urażony.

- Z kim się tam spotykali?

- Tego nikt nie wie.-Norma popatrzyła jej w oczy.-Naprawdę uważaj na tego szczeniaka.

Singleton siedziała w swoim gabinecie i przeglądała najświeższe teleksy, kiedy Richman zajrzał do pokoju.

- Masz coś dla mnie? - zapytał uprzejmym tonem.

- Owszem. - Casey odłożyła na bok trzymany wydruk. - Chcę, żebyś pojechał do okręgowego biura Służby Lotniczego Nadzoru Technicznego, do Dana Greene'a, i przywiózł od niego plan lotu oraz listę załogi rejsu TPA Pięćset Czterdzieści Pięć.

- Nie mamy jeszcze tych dokumentów?

- Dostaliśmy tylko nieoficjalne kopie. Dań powinien już mieć oryginały. Będą mi potrzebne na jutrzejszym zebraniu. Biuro FSDO znajduje się w El Segundo.

- Rety, przecież nie zdążę wrócić przed zakończeniem dnia pracy.

- Wiem, ale to bardzo ważne. Wyraźnie się zawahał.

- Czy nie byłbym bardziej użyteczny, gdybym tu został i...

- Jedź już - przerwała mu Casey. - I zadzwoń do mnie, jak odbierzesz papiery.

„VIDEO IMAGING SYSTEMS”

GODZINA 16 .10

Tylny pokój firmy „Video Imaging Systems” w Glendale był zastawiony rzędami szumiących głośno komputerów, w większości pomalowanych w ukośne biało-czerwone pasy urządzeń marki Silicon Graphics Indigo. Scott Harmon pokuśtykał w głąb pomieszczenia, ostrożnie przenosząc usztywnioną gipsem nogę ponad wiązkami kabli biegnących po podłodze.

- Spróbujemy - rzekł. - Za kilka sekund będzie wszystko wiadomo. Poprowadził Casey do jednego z rozległych pulpitów edytorskich. W kącie pokoju, pod sporą kolekcją porozpinanych plakatów filmowych, stała kanapa. Wzdłuż pozostałych trzech ścian ciągnęły się stanowiska do obróbki obrazów. W tej konsoli zamontowane były trzy monitory i dwa oscyloskopy, na pulpicie stały trzy klawiatury komputerowe. Scott pospiesznie zaczął coś na nich wpisywać. Casey wskazał stojące obok krzesło.

- Co to za materiał? - spytał.

- Amatorski.

-Zwykły film wideo?-Pochylił się w stronę jednego z oscyloskopów. - Aha, na to wygląda. Zapis w systemie Dolby, standardowy.

- Tak myślałam..

- Ruszamy. Zgodnie z odczytem komputera na godzinnej kasecie zostało zarejestrowane nagranie trwające czterdzieści dziewięć minut.

Rozjaśnił się jeden z ekranów, ukazując panoramiczny widok na ośnieżone szczyty gór na horyzoncie. Operator obrócił się powoli i wyłowił nadchodzącego ścieżką trzydziestoparoletniego mężczyznę z maleńkim dzieckiem na ramionach. Za nim wyłoniła się azjatycka wioska, drewniane domki kryte beżową dachówką. Po'obu stronach ścieżki rosły bambusy.

- Gdzie to jest? - odezwał się Harmon. Casey wzruszyła ramionami.

- Wygląda mi na Chiny. Czy możesz przewinąć taśmę do przodu?

- Jasne.

Obrazy zaczęły się szybko zmieniać, poprzecinane poziomymi białymi liniami szumów. Singleton złowiła widok skromnego domku z szeroko otwartymi drzwiami; kuchenki zastawionej czarnymi rondlami i miskami; otwartych walizek porozkładanych na łóżku; kobiety wsiadającej do pociągu na skromnej stacji kolejowej; następnie wielkiego, ruchliwego miasta, zapewne Hongkongu; tonącej w półmroku sali odpraw na lotnisku; znowu widok młodego ojca z niemowlęciem na kolanach; zbliżenie wykrzywionej buzi płaczącego dziecka. Wreszcie ujrzała widok poczekalni terminalu z kolejką pasażerów ustawioną do wyjścia.

- Zwolnij - poleciła.

Scott wcisnął klawisz odtwarzacza.

- Tego szukałaś?

- Owszem.

Na ekranie kobieta z dzieckiem na ręku szła po rampie do wejścia samolotu. Kolejne ujęcie pokazało niemowlę śpiące na kolanach matki. Kamera uniosła się ku górze i wychwyciła szerokie ziewnięcie matki. Te zdjęcia robiono już na pokładzie samolotu, podczas rejsu. W kabinie paliły się tylko nocne lampki, widoczne w tle okienka były całkiem ciemne. Z głośnika dolatywał monotony wizg silników odrzutowych.

- To autentyk - powiedziała Casey, rozpoznawszy na zdjęciach tę samą kobietę, z którą rozmawiała w szpitalu. Nie mogła sobie tylko przypomnieć jej nazwiska, pamiętała jednak, że je zanotowała.

Harmon usadowił się wygodniej, lecz przesuwając nogę w gipsie, cicho jęknął z bólu.

- Dostałem dobrą nauczkę - rzekł.

- Jaką?

- Żeby nie zjeżdżać na nartach po stoku, na którym już wyglądają spod śniegu ciemne łysiny gołej ziemi.

Singleton pokiwała głową, lecz nie spuszczała wzroku z ekranu monitora. Autor zdjęć po raz kolejny nakierował obiektyw na śpiące niemowlę. Obraz rozmył się nagle, zaraz jednak odzyskał ostrość.

- Facet nie mógł wyłączyć kamery? - zapytał fachowym tonem Harmon. Następne ujęcia zostały już wykonane po wschodzie słońca. Niemowlę, uśmiechnięte szeroko, siedziało teraz na kolanach matki. W polu widzenia kamery pojawiła się dłoń mężczyzny, a głos zza kadru powiedział: „Sarah... Sarah... Uśmiechnij się do tatusia... Proszę...” Małeństwo uśmiechnęło się posłusznie i zaczęło gaworzyć.

- Sprytny malec - mruknął Harmon. Utrwalony na taśmie męski głos ciągnął:

Jak się czujesz, wracając do Ameryki, co? Gotowa jesteś na spotkanie z ojczyzną swoich rodziców?”

Sarah pisnęła głośniej i energicznie zamachała rączkami, wyciągając je w stronę kamery.

Kobieta powiedziała coś niezbyt zrozumiałego na temat dziwnego wyglądu ludzi. Mąż nakierował obiektyw na jej twarz i zapytał:

„A jak ty się czujesz, mamusiu? Cieszysz się z powrotu do domu?”

„Daj spokój, proszę...”

„Nie dąsaj się, Em. Powiedz, co czujesz”.

Kobieta odparła:

„Wiesz, czego naprawdę chcę? Co mi się marzy od wielu, wielu miesięcy? Olbrzymi cheeseburger”.

„Z ostrym sosem siusiang i fasolką?”

„Za żadne skarby! Zwykły cheeseburger, z cebulką, pomidorem i sałatą, z konserwowym ogórkiem i majonezem... Tak! Z majonezem!”

Kamera ponownie ukazała niemowlę, które z pełnym poświęceniem wpychało sobie do buzi paluszki bosej stopy i ssało je z głośnym mlaskaniem.

„Smaczne?” - zapytał ze śmiechem mężczyzna. „Chcesz je zjeść na śniadanie? Nie możesz się doczekać, kiedy stewardesa nas obsłuży?”

Kobieta nagle odwróciła się tyłem do kamery i spytała z przejęciem w głosie:

„Co to było?”

„Uspokój się, Em” odparł szczerze ubawiony mężczyzna.

- Zatrzymaj taśmę - poleciła Casey.

Harmon wcisnął klawisz, obraz na ekranie zastygł, ukazując zdumienie malujące się na twarzy kobiety.

- Cofnij o parę sekund - poprosiła Singleton.

Scott zaczął przewijać taśmę, znane im już sceny przemknęły po ekranie w odwrotnej kolejności.

- Dobra, puść normalnie, tylko zrób głośniejsze.

Tym razem odgłos ssania palców przez niemowlę rozbrzmiał jak donośny plusk wodospadu. Wypełniający kabinę samolotu odgłos pracy silników nieprzyjemnie wibrował w uszach.

„Smaczne?” - zapytał ojciec dziewczynki tubalnym, dudniącym głosem. „Chcesz je zjeść na śniadanie? Nie możesz się doczekać, kiedy stewardesa nas obsłuży?”

Casey próbowała wychwycić dobiegające z zewnątrz dźwięki, słyszalne między poszczególnymi słowami mężczyzny. Dominowały odgłosy z przedziału pasażerskiego, prowadzone półgłosem rozmowy, szelest ubrań, postukiwanie sztućców i tacek śniadaniowych dolatujące z kuchni za przepierzeniem.

Wydawało jej się, że złowiła jakiś ledwie uchwytny basowy pomruk.

Nie umiała go jednak zidentyfikować.

„Co to było?” - spytała nagle kobieta.

- Cholera - syknęła Casey.

Nie mogła mieć żadnej pewności. Z głośnika dobiegały przede wszystkim odgłosy wypełniające wnętrze samolotu. Singleton pochyliła się nad konsolą, wyęzając słuch.

Niespodziewanie ogłuszająco rozbrzmiał dudniący głos mężczyzny: „Uspokój się, Em”.

Po raz kolejny zakwiliło niemowlę, a ów silnie wzmocniony dźwięk wydał się wręcz nieludzki.

Zrozpaczona Casey energicznie pokręciła głową. Nadal nie wiedziała, czy to basowe dudnienie dało się słyszeć naprawdę, czy było jedynie omamem. Przyszło jej do głowy, że warto by kilkakrotnie przesłuchać uważnie ten sam fragment nagrania.

- Mógłbyś zastosować jakieś filtry, żeby wyeliminować niektóre odgłosy? Znowu zahuczał głos mężczyzny: „Jesteśmy już prawie w domu, skarbie”.

- Matko Boska! - jęknął Harmon, wpatrując się rozszerzonymi oczyma w ekran.

Obraz przekrzywił się pod dużym kątem. Niemowlę zaczęło nagle zjeżdżać z kolan malia, toteż chwyciła je błyskawicznie i przycisnęła kurczowo do piersi. Kamera w rękach ojca podskakiwała i obracała się na boki. W tle rozległy się okrzyki zdumionych pasażerów. Ludzie kurczowo chwyтали się poręczy, żeby nie pospadać z foteli w pikującej ku ziemi maszynie.

Nagle kamera pochyliła się w przeciwną stronę. Przyspieszenie wbiło pasażerów w głąb foteli. Wciąż widocznej w obiektywie kobiecie przeciążenie wgniotło policzki, ramiona wygięły jej się do tyłu. Niemowlę zaczęło płakać. Mężczyzna zdążył wykrzyknąć: „Co się dzieje, do cholery?!” , kiedy jego żona uniosła się nagle w powietrze, tylko pas bezpieczeństwa utrzymał ją na miejscu.

Kamera wyleciała łukiem pod sufit, rozległ się głośny trzask i aparat zaczął się kręcić w kółko. Obraz na monitorze wirował przez chwilę, po czym się ustabilizował. Pole widzenia obiektywu wypełniło coś białego w czarne pasy. Zanim jednak Casey zdążyła to zidentyfikować, wciąż działająca kamera przesunęła się z wolna, ukazując widok poręczy od spodu, z zaciskającymi się na niej kurczowo palcami człowieka. Teraz nie ulegało wątpliwości, iż urządzenie znalazło się na podłodze, z obiektywem skierowanym ku górze. Krzyki pasażerów przybierały na sile.

- Mój Boże... - szepnął Harmon.

Obraz zaczął się stopniowo coraz szybciej przesuwać, na monitorze przelatywały zdjęcia kolejnych rzędów foteli. Kamera zjeżdżała w stronę ogona, zatem samolot musiał się ostro wznosić. Po chwili aparat odbił się od czyjegoś buta i znowu wyleciał w powietrze.

To prawie stan nieważkości, przemknęło Singleton przez myśl; widocznie maszyna dotarła do najwyższego punktu wznoszenia i zawisała na moment, by chwilę później po raz kolejny runąć ku ziemi...

Obraz na ekranie stał się nierozpoznawalny, rozmyty w kolorowe smugi na skutek szaleńczego wirowania kamery. Znowu nastąpił głośny trzask, tym razem w polu widzenia ukazały się na krótko czyjeś szeroko rozwarte usta. Na moment widok się ustabilizował, kiedy aparat wylądował na siedzeniu fotela. Zaraz jednak obiektyw ukazał przybliżającą się gwałtownie podeszwę buta i kamera na powrót znalazła się pod sufitem.

Obraz zawirował, lecz szybko znieruchomiał. Urządzenie musiało leżeć na podłodze pod tylną grodzią, gdyż ukazywało przejście między rzędami w kierunku dziobu samolotu. Na chwilę ukazał się przerażający widok: głowy, ręce i nogi ludzi wychylające się znad krawędzi foteli, ogłuszające, histeryczne wrzaski, dłonie szukające na ślepo jakiegokolwiek oparcia. Kamera znowu ruszyła po wykładzinie, tym razem w stronę kabiny pilotów.

A więc samolot ponownie nurkował.

Aparat sunął coraz szybciej, uderzył w mocowanie fotela i po raz kolejny zaczął wirować. Przez moment dostrzegli ciało jakiegoś człowieka leżącego na podłodze w przejściu do środkowego przedziału. Później w polu widzenia obiektywu ukazała się przerażona twarz starszej Chinki. Kamera uderzyła ją w czoło i znowu wyleciała w powietrze, obracając się niczym bąk.

Spadła, na krótko ekran zapełniła jakaś jednorodna, połyskująca, zapewne metalowa płaszczyzna. Aparat zaraz poleciał dalej, ku coraz bliższemu przejściu za przedziałem dziobowym; odbił się od czyjegoś buta, podskoczył, znów zawirował.

Zatrzymał się na krótko w przejściu do kuchenki. Ekran wypełniła tocząca się po podłodze butelka wina. Trafiała w kamerę, która poturlała się dalej. W zwariowanym tempie przemknęła sekwencja kadrów, ukazujących to ciemną podłogę, to znów odległą biel wykładziny pod sufitem. Chwilę później aparat znów upadł płasko i wykonawszy jeszcze kilka obrotów, znalazł się w głównym przejściu dziobowym.

Drzwi do kabiny pilotów były otwarte na oścież, przez moment widać było jasny błękit nieba za szybami, granatowe mundury oraz czapki pilotów. Coś stuknęło i obraz znieruchomiał na dobre, wypełniła go jednolita szara płaszczyzna. Casey błyskawicznie pojęła, że kamera wylądowała tam, gdzie ona ją znalazła: na podłodze pod grodzią oddzielającąabinę pilotów. Więcej nic się już nie działo, na ekranie widać było tylko szary materiał obicia grodzi. Mikrofon zarejestrował jednak dolatujące z kabiny brzęczyki alarmowe, różnorodne elektroniczne sygnały ostrzegawcze, a mechaniczny głos komputera pokładowego powtarzał monotonię: „Zwiększyć prędkość... Przeciągnięcie... Zwiększyć prędkość...”

Padło kilka okrzyków po chińsku.

- Zatrzymaj kasetę - poleciała. Harmon wcisnął klawisz odtwarzacza.

- Matko Boska - powtórzył szeptem.

Casey obejrzała cały zapis po raz drugi, a później poprosiła o puszczenie wybranego fragmentu w zwolnionym tempie. Ale nawet przy maksymalnym spowolnieniu obrazów nie sposób było

zidentyfikować barwnych rozmazanych smug w chwilach szybkiego wirowania kamery. W kółko powtarzała:

- Nic nie widzę... Nie da rady niczego rozróżnić...

Harmon, który w tym czasie zdołał się oswoić z ciągiem przelatujących błyskawicznie obrazów, rzekł w pewnej chwili:

- Mógłbym trochę poprawić widok metodą zaawansowanej cyfrowej analizy obrazu.

- Co to znaczy?

- Mamy program komputerowy, zdolny wykonać interpolację zapisu między zbyt szybko zmieniającymi się klatkami.

- Interpolację?

- Komputer analizuje obraz na dwóch sąsiednich klatkach i generuje widok pośredni, taki, jaki zostałby utrwalony na klatce środkowej przy wolniejszym obrocie kamery. Ogólnie rzecz biorąc, ten proces nie jest nazbyt wydajny, gdyż polega na pomiarach przesunięcia barwnych punktów o identycznej jaskrawości, niemniej można tym sposobem spowolnić...

- Nie - przerwała mu Singleton. - Nie chcę, aby ten zapis był w jakikolwiek sposób przetwarzany przez komputer. Nie masz jakichś innych sposobów?

- Można wykonać kopię, podwajając lub potrajając liczbę klatek w tych rozmazanych odcinkach. Wówczas obraz przeskakiwałby nienaturalnie, lecz także dałoby się uzyskać spowolnienie ruchu. Pokażę ci to.

Wybrał fragment filmu, kiedy kamera koziółkowała jak zwariowana w powietrzu, po czym zwolnił odtwarzanie.

- Na oryginalnych zdjęciach widać tylko rozmazane barwne smugi -- tłumaczył - wywołane jednak ruchem kamery, a nie filmowanego obiektu. Ale weź choćby tę klatkę. Widzisz? Obraz jest całkiem czytelny.

Ekran przedstawiał widok z góry na przedział pasażerski. Wyrzuceni z foteli pasażerowie zastygli w powietrzu z rozrzuconymi szeroko rękoma i nogami.

- Mamy więc całkiem użyteczną klatkę.

Casey w lot pojęła, do czego on zmierza. Nawet podczas wirowania kamery co kilkanaście ujęć pojawiał się dość czytelny, tylko trochę nieostry obraz.

- W porządku. Zrób to.

- To jeszcze nie wszystko. Można wysłać tę kasetę do...

- Nie ma mowy - ucięła natychmiast. - Pod żadnym pozorem kasetę z filmem nie może opuścić murów tego budynku.

- Tak, rozumiem.

- Na razie zrób mi tylko dwie kopie zapisu - powiedziała. - Niczego nie zmieniaj i nie wycinaj nawet tych ostatnich statycznych ujęć.

HANGAR NUMER 4

GODZINA 17.25

W hangarze numer 5 ekipy techniczne wciąż uwijały się wokół samolotu linii TransPacific. Singleton minęła otwarte wrota i weszła do sąsiedniego budynku. Tutaj, w ciszy wypełniającej gigantyczną halę, pracował zespół analizujący zniszczenia wewnątrz samolotu, a kierowała nim Mary Ringer.

Długie pasy rozciągniętej na podłodze pomarańczowej odblaskowej taśmy markowały zarys Uczącego niemal sto metrów długości kadłuba maszyny. Poprzecznymi liniami zaznaczono rozmieszczenie grodzi, krótsze i szersze wstęgi symbolizowały kolejne rzędy foteli. W kilku miejscach stały na betonie białe chorągiewki w drewnianych podstawkach, znaczące jakiegoś rodzaju miejsca krytyczne.

Dwa metry nad podłogą ciągnął się równolegle drugi rząd taśm, znaczących granice sufitu oraz podsufitowych schowków na bagaż podręczny. W sumie odblaskowe wstęgi w zaciemnionym wnętrzu hangaru tworzyły widmowy, upiorny zarys wszystkich przedziałów pasażerskich samolotu.

Pięcioosobowy kobiecy zespół, złożony z psychologów oraz inżynierów, w milczeniu kręcił się po tej przedziwnej scenerii, analizując rozmieszczenie przedmiotów zebranych po katastrofie: ubrań, toreb i torebek, aparatów fotograficznych, dziecięcych zabawek i innych rzeczy osobistych, jakie znaleziono w samolocie. W kilku wypadkach niebieską taśmą zaznaczono drogę, jaką przebył dany przedmiot

Nieco dalej, na ścianie hangaru, wisiała olbrzymia kolekcja powiększonych zdjęć zdewastowanych przedziałów samolotu, które wykonano w poniedziałek. Specjalistki z zespołu niemal bez przerwy spoglądały to na owe fotografie, to na swoje zapiski.

Rzadko uciekano się do tego typu analizy wnętrza maszyny. Specjaliści uważali ją za zbędny wysiłek, tylko sporadycznie przynoszący efekt w postaci konkretnych ustaleń. Ale po wypadku samolotu TPA 545 od razu powołano do

życia ten zespół, przede wszystkim ze względu na dużą liczbę poszkodowanych pasażerów, a tym samym spodziewaną falę wystąpień o odszkodowania. Wszak trudno było winić ludzi za to, że najczęściej kierują oskarżenia pod niewłaściwym adresem. W wielu spornych wypadkach wyniki prac tegoż zespołu pozwalały określić sposób przemieszczania się pasażerów wewnątrz samolotu. Niemniej zawsze było to mozolne i długotrwałe dochodzenie.

Casey dostrzegła Mary Ringer, mocno zbudowaną, siwowłosą, pięćdziesięcioletnią kierowniczkę zespołu w sekcji ogonowej objętej badaniami przestrzeni.

- Mary! - zawołała z daleka. - Masz już spis odnalezionych aparatów fotograficznych?
- Oczywiście. Podejrzewałam, że będzie ci pilnie potrzebny. - Zajrzała do notatnika. - W sumie zebraliśmy trzynaście aparatów i sześć kamer wideo. Z trzynastu aparatów pięć zostało rozbitych, a filmy uległy prześwietleniu. Dwa były puste. Ładunki z pozostałych sześciu wywołano, lecz znaleźliśmy tylko trzy zdjęcia z pokładu samolotu, wszystkie zrobione przed wypadkiem. Wykorzystujemy fotografie do własnych potrzeb, w celu ustalenia rozmieszczenia pasażerów przed startem, bo linie TransPacific nadal nie dostarczyły nam pełnej listy z numerami miejsc.

- A co z kamerami wideo?

- Już patrzę... - Przerzuciła parę kartek, po czym głośno westchnęła. - Na dwóch kasetach znajdowały się ujęcia z wnętrza samolotu, także robione przed wypadkiem, Słyszałam o tym filmie, który pokazywano w telewizji. Nie mam pojęcia, skąd się wziął. Widocznie autor zdjęć wyniósł ze sobą kamerę na lotnisku w Los Angeles.

- Na to wygląda.

- Udało się już uporządkować zapis rejestratora cyfrowych wskazań przyrządów? Są nam bardzo potrzebne...

- Nie tylko wam - odparł pospiesznie Singleton. - Pracujemy nad tym. Rozejrzała się po terenie ograniczonym pomarańczową taśmą i zauważyła czapkę pilota leżącą na betonowej posadzce.

- Czy na tej czapce nie ma nazwiska właściciela? - zapytała.

- Owszem, jest wydrukowane od wewnątrz. Zeń Ching albo coś w tym rodzaju. Przekazałyśmy zdjęcie tłumaczowi.

- A kto wam odcyfrował ideogramy?

- Eileen Hań, sekretarka Mardera. Trochę zna chiński, dlatego poprosiłyśmy ją o pomoc. Czemu pytasz?

- Z ciekawości. To nic ważnego.

Casey ruszyła z powrotem w stronę wyjścia.

- Postarajcie się dojść do ładu z zapisem rejestratora! - zawołała za nią Mary.

- Staramy się.

Zadzwoiła do Normy.

-Czy znasz kogoś, kto mógłby dla mnie przetłumaczyć parę chińskich słów?

- Jak to? Przecież Eileen...

- Wolałabym kogoś innego.

Singleton postanowiła utrzymać to na razie w tajemnicy przed najbliższymi współpracownikami Mardera. .

- Niech pomyślę... Może Ellen Fong, ta z księgowości? Wcześniej pracowała dla FAA, chyba właśnie tłumaczyła z chińskiego.

- To nie jej mąż jest w ekipie Doherty'ego?

- Owszem. Lecz Ellen potrafi zachować dyskrecję.

- Na pewno?

- Absolutnie - oznajmiła stanowczo Norma.

BUDYNEK 102, DZIAŁ KSIĘGOWOŚCI

GODZINA 17.50

Casey poszła od razu do budynku administracyjnego, gdzie na parterze znajdował się dział księgowości. Była już prawie szóstka, lecz Fong dopiero szykowała się do wyjścia.

- Ellen, czy możesz mi wyświadczyć przysługę?

- Oczywiście.

Czterdziestoletnia Azjatka, matka trojga dzieci, powszechnie była znana ze swej uczynności.

- Pracowałaś kiedyś w Zarządzie Federalnym jako tłumaczka?

- To było dawno temu.

- Nie mogłabyś mi jednak przetłumaczyć paru zdań?

- Casey... Na pewno są znacznie lepsi tłumacze...

- To sprawa poufna, dlatego zwracani się do ciebie. Wręczyła jej kasetę wideo.

- Chciałabym mieć tłumaczenie rozmów z ostatnich dziewięciu minut zapisu.

- Dobrze.

- Jeśli możesz, nie wspominaj o tym nikomu.

- Masz na myśli także Billa? - zdziwiła się kobieta.

- Owszem, twój mąż także. - Casey pokiwała głową. - Sprawi ci to kłopot?

- Nie, skądże... - Ellen niepewnie popatrzyła na trzymaną kasetę. - Na kiedy chcesz mieć tłumaczenie?

- Dasz radę na jutro? Najpóźniej na piątek.

- Będzie gotowe - odparła Fong.

LABORATORIUM ANALIZY DŹWIĘKÓW

GODZINA 17.55

Drugą kopię kasety zaniósł do laboratorium analizy dźwięków, mieszczącego się w budynku. Prowadził je Jay Ziegler, były pracownik komórki CIA z Omahy i niezbyt zrównoważony psychicznie geniusz elektroniki, który nieustannie rozbudowywał zakładowy sprzęt akustyczny o własne konstrukcje, powtarzając w kółko, że w tym zakresie nie wolno nikomu ufać.

Laboratorium dźwiękowe w zakładach Nortona urządzono specjalnie w tym celu, aby pomagać rządowym agencjom w interpretacji odgłosów z kabiny pilotów nagranych na rejestratorze. Po każdej katastrofie komisja zabierała czarną skrzynkę i analizowała jej zapis w Waszyngtonie, chcąc za wszelką cenę uniknąć przecieków do prasy przed oficjalnym ogłoszeniem wyników dochodzenia, i chociaż odczytanie treści rozmów w kabinie zazwyczaj nie nastęczało większych kłopotów, to jednak interpretacja różnorodnych sygnałów alarmowych i ostrzeżeń komputera nawigacyjnego często wymagała pomocy fachowców. Zgodnie z przepisami tego typu odgłosy stanowiły prawną własność zakładów Nortona, toteż do ich analizy utworzono specjalne laboratorium.

Jak zawsze ciężkie, dźwiękoszczelne drzwi były zamknięte na głucho, więc Casey załomotała w nie pięścią. Po paru sekundach z głośnika padło polecenie:

- Podaj hasło.
- Jay, to ja, Casey Singleton.
- Podaj hasło.
- Jay, nie wygłupiaj się, na miłość boską. Otwórz drzwi.

Rozległ się brzęk i zapadła cisza. Casey cierpliwie czekała. Chwilę później drzwi uchyliły się na centymetr i przez szparę wyjrzał Ziegler, ze skołtunionymi włosami do ramion, noszący ciemne okulary.

- Ach, to ty - mruknał. - W porządku, możesz wejść.

Otworzył szerzej drzwi, przepuścił ją do zaciemnionego wnętrza laboratorium, po czym zatrzasnął je z hukiem i zasunął trzy masywne rygle.

- Wolałbym, żebyś uprzedzała mnie wcześniej przez telefon. Ta pracownia jest szczególnie chroniona, mamy aż cztery stopnie zabezpieczeń szyfrowych.

- Przepraszam, Jay, ale wynikła pilna sprawa.
- Wszyscy powinniśmy z równą troską podchodzić do kwestii bezpieczeństwa.

Singleton wyjęła z torby kasetę, na którą Ziegler popatrzył z obrzydzeniem.

- Przecież to kasetka wideo. Rzadko coś takiego trafia do laboratorium.
- Masz ją na czym odtworzyć? W zamyśleniu pokiwał głową.

- Potrafię odczytać każdy zapis magnetyczny, cokolwiek ci wpadnie w ręce. Podeszedł szybko do panelu urządzeń elektronicznych, włożył kasetę do odtwarzacza i obejrzał się przez ramię.

- Masz zlecenie na analizę zapisu?
- To moja prywatna kasetka, Jay.
- Tak tylko pytałem...
- Chyba powinnam cię uprzedzić, że zapis na taśmie...
- Lepiej nic nie mów. Sam się przekonam.

Włączył odtwarzacz i zielonkawe linie na ekranach oscyloskopów nagle ożyły.

- Tak, jasne... - mruknął Ziegler. - Mamy czytelną ścieżkę dźwiękową z ośmiomilimetrowej taśmy wideo, zapisaną w systemie Dolby D... To pewnie kasetka z miniaturowej kamery amatorskiej...

Z głośnika popłynął rytmiczny, niezbyt głośny chrzęst.

Ziegler zapatrzył się na rząd monitorów. Pierwszy z nich ukazywał teraz długą kolumnę liczb, na drugim komputer zaczął tworzyć wielobarwny, trójwymiarowy rysunek obrazujący przestrzenną strukturę dźwięku, przypominający równą i gładką, bitą polną drogę z rozmieszczonymi w regularnych odstępach, mieniącymi się tęczo-kaluzami. Obok rysunku pojawiła się lista ukazująca natężenia dźwięku przy kilku wybranych częstotliwościach.

- To odgłos czyichś kroków -- oznajmił Ziegler. - Chrzęst gumowych podeszew o żwirowaną, miejscami porośniętą trawą nawierzchnię. Zapis zrobiony na wolnym powietrzu, zapewne na wsi, bo w tle nie słychać miejskiego szumu. Prawdopodobnie idzie mężczyzna... a te nieznaczące odchylenia od zwykłego rytmu kroków muszą oznaczać, że coś niesie... niezbyt ciężkiego, ale wpływającego na równowagę

Casey natychmiast przypomniała sobie pierwsze ujęcia na kasecie: widok mężczyzny idącego ścieżką na skraju chińskiej wioski i niosącego dziecko na ramionach.

- Zgadza się - przyznała, pozostając pod wrażeniem błyskawicznej odpowiedzi Jaya.

Z oddali doleciał przytłumiony, piskliwy dźwięk, zapewne okrzyk jakiegoś ptaka.

- Chwileczkę - mruknął Ziegler, sięgając do urządzenia.

Cofnął kasetę i wznowił odtwarzanie, stukając zarazem w klawiaturę komputera. Po kilku sekundach rzekł ze smutkiem w głosie:

- Oho, nie mam go w bibliotece komputerowej. Czyżby film nakręcono gdzieś za granicą?

- W Chinach.

- Tak myślałem. Jednak nie wszystko jeszcze potrafię zinterpretować. Oprócz odgłosu kroków dał się słyszeć lekki poszum wiatru, a chwilę później mężczyzna powiedział cicho: „Właśnie usnęła...”

- Amerykanin - rzekł natychmiast Ziegler. - Trzydziestoparoletni, od stu siedemdziesięciu pięciu do stu osiemdziesięciu pięciu centymetrów wzrostu...

Casey w milczeniu pokiwała głową.

Jay wcisnął klawisz odtwarzacza i na trzecim monitorze pojawił się widok mężczyzny idącego ścieżką. Obraz znieruchomiał nagle.

- W porządku - mruknął Ziegler. - Co mam z tym zrobić?

- Ostatnie dziewięć minut zostało zarejestrowane na pokładzie samolotu TransPacific. Kamera była włączona w chwili wypadku.

- Naprawdę? - ucieszył się Jay, zacierając ręce. - Zapowiada się bardzo interesująco.

- Chciałabym wiedzieć, czy zdołasz wyodrębnić jakieś nietypowe odgłosy w chwili bezpośrednio poprzedzającej wypadek. Interesuje mnie...

- Nie mów! - zawołał pośpiesznie, unosząc obie ręce. - Wolę zawczasu o niczym nie wiedzieć.

Sam się przekonam, co zostało zarejestrowane.

- Kiedy możesz mieć coś konkretnego? Ziegler spojrzał na zegarek.

- Za dwadzieścia godzin, jutro po południu.

- Dobra. I jeszcze jedno, Jay. Wolałabym, abys nikomu nie mówił o tej kasecie.

Popatrzył na nią z ukosa.

- O jakiej kasecie? - zapytał z uśmiechem.

DZIAŁ KONTROLI JAKOŚCI

GODZINA 18.10

Parę minut po szóstej Casey zasiadła wreszcie z powrotem przy swoim biurku. Znowu czekał na nią stos teleksów.

NADAWCA: S. NIETO, FSR VAMCOUVER ADRESAT: C. SINGLETON, QA/IRT
DRUGI PILOT ZAŃ PING POZOSTAJE NIEPRZYTOMNY W SZPITALU W VANCOUVER. WYSTĄPIŁY JAKIEŚ KOMPLIKACJE POOPERACYJNE. DZISIAJ ODWIEDZIŁ SZPITAL PRZEDSTAWICIEL LINII LOTNICZYCH, MIKĘ LEE. POJADĘ DO SZPITALA JUTRO RANO, BY SIĘ DOWIEDZIEĆ O STAN ZDROWIA RANNEGO I POROZMAWIAĆ Z NIM, JEŚLI TO BĘDZIE MOŻLIWE.

- Norma! - zawołała Casey. - Przypomnij mi jutro rano, żebym zadzwoniła do Vancouver.

- Zapisałam to sobie. Och, zapomniałabym... przyszło jeszcze coś. Norma zajrzała do gabinetu i podała jej kolejny faks.

Była to pojedyncza, niezbyt wyraźna kserokopia strony tytułowej jakiegoś zakładowego biuletynu lotniczego. Duży nagłówek głosił: PRACOWNIK MIESIĄCA, ale umieszczone poniżej zdjęcie tworzyło czarny, całkowicie nieczytelny prostokąt.

Pod nim znajdował się podpis: „Kapitan John Zhen Chang, starszy pilot linii TransPacific Airlines, został wybrany pracownikiem miesiąca. Ojciec kapitana Changa był także pilotem, a John lata już od dwunastu lat, z czego od siedmiu w liniach TransPacific. Po służbie kapitan Chang lubi jeździć na rowerze i grać w golfa. Na zdjęciu odpoczywa na plaży wyspy Lantan wraz z żoną Soon oraz dziećmi, Eriką i Tomem”.

Casey zmarszczyła brwi.

- Co to jest? - spytała.

- Nie mam pojęcia - odparła Norma.

- Skąd to przysłało?

Na szczycie arkusza został wydrukowany numer telefonu nadawcy, nie było jednak nazwiska bądź nazwy firmy.

- Ze sklepu z pamiątkami w La Tijera.

- Czyli tuż przy lotnisku?

- Owszem. To dość ruchliwy ciąg handlowy, właściciel sklepu nie wie, kto mógł wysłać ten faks.

Casey wyteńczyła wzrok, usiłując cokolwiek dojrzeć na zaciemnionej fotografii

- To mi wygląda na biuletyn...

- Tak, linii TransPacific. Ale nie z tego miesiąca. Sprawdzalam już w papierach wyciągniętych z tylnych kieszeni za fotelami. Wiesz, co tam jest: reklamówki, instrukcje bezpieczeństwa, torby papierowe, a między innymi egzemplarze biuletynu linii lotniczych. Nie znalazłam jednak tej strony w wydaniu z ostatniego miesiąca.

- Czy mogłabyś zdobyć oryginał?

- Właśnie miałam zadzwonić z taką prośbą.

- Chciałabym zobaczyć, co przedstawia zdjęcie. - Tak, rozumiem.

Norma wycofała się do sekretariatu. Singleton zaczęła dalej przeglądać korespondencję.

NADAWCA: T. KORMAN, DZIAŁ WSPOMAGANIA PRODUKCJI ADRESAT: C. SINGLETON, QA/IRT

UKOŃCZONE ZOSTAŁY PRACE PROJEKTOWE NAD ULEPSZONA WERSJA. KASKU TECHNICZNEGO Z WYŚWIETLACZEM (VHUD), PRZEZNACZONEGO DLA KRAJOWEGO I ZAGRANICZNEGO SERWISU FABRYCZNEGO N-22. W TYM MODELU ODTWARZACZ CD-ROM JEST PRZYPINANY DO PASKA, ZNACZNIE ZREDUKOWANY ZOSTAŁ CIĘŻAR OPUSZCZANEGO EKRANU CIEKŁOKRYSTALICZNEGO. PAMIĘĆ VHUD ULEGŁA ROZSZERZENIU I OBECNIE OBEJMUJE INSTRUKCJE TECHNICZNE OD 12A/102 DO 12A/406, WŁĄCZAJĄC W TO WSZELKIE SCHEMATY I RYSUNKI MONTAŻOWE. JUTRO BĘDĄ ROZPROWADZANE W ZAKŁADACH EGZEMPLARZE SERII PRÓBNEJ. PRODUKT MA WEJŚĆ DO WYPOSAŻENIA ZESPOŁÓW OBSŁUGI NAZIEMNEJ I MAJA B.R.

Nowoczesny kask VHUD z opuszczanym na oczy półprzeźroczystym wyświetlaczem ciekłokrystalicznym był kolejnym produktem Nortona, mającym na celu poprawę technicznej obsługi naziemnej samolotów. Wytwórcy płatowców od dawna zdawali sobie sprawę ze znaczenia odpowiedniego serwisu eksploatowanych maszyn. W powszechnym mniemaniu dobra obsługa techniczna zapewniała bezawaryjną pracę maszyn przez dziesięciolecia, wszak do tej pory na lokalnych trasach kursowały stare, sześćdziesięcioletnie modele samolotów N-5 Nortona. Natomiast źle prowadzona obsługa mogła się natychmiast przyczynić do tragicznej w skutkach katastrofy.

Na skutek ciągłego szukania oszczędności linie lotnicze zmuszone były do ustawicznych redukcji personelu, w tym także techników obsługi naziemnej. Co gorsza, maksymalnie skracano również czas przestoju maszyn na ziemi, w ostatnich latach średnio zmniejszył się on w niektórych wypadkach z dwóch godzin do dwudziestu minut. Technicy pracowali więc w coraz większym pośpiechu. Specjaliści Nortona, podobnie jak Boeinga czy Douglasa, czynili zatem wszelkie możliwe starania, aby usprawnić pracę zespołów serwisowych. Właśnie w tym celu skonstruowano kask z wyświetlaczem, dzięki czemu technicy zyskiwali dostęp do skomputeryzowanych instrukcji obsługi, nie musząc wychodzić ze sprawdzanego samolotu.

Casey przeszła do następnych pism.

Przebiegła wzrokiem tygodniowe zestawienie ujawnionych awarii samolotów Nortona, które zakłady musiały regularnie wysyłać do Federalnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego. Tym razem nie natrafiono na nic szczególnego: zatarta sprężarka, uszkodzony czujnik zapłonu silnika, niewłaściwie zamontowany wkład filtra olejowego, zwarcie czujnika temperatury zbiorników paliwa.

Przerzuciła kilka następnych sprawozdań technicznych. Dział wspomagania produkcji co dwa tygodnie aktualizował spis przeprowadzonych napraw i każdorazowo podnosił alarm, jeśli w ciągu następnych sześciu miesięcy w tej samej maszynie następowała taka sama awaria. A po każdym wypadku, na podstawie ustaleń komisji badającej przyczyny, sporządzał oficjalne skrótkowe sprawozdanie, chociażby takie jak to, które znalazło się właśnie na biurku Singleton:

RAPORT POWYPADKOWY

INFORMACJA POUFNA - TYLKO DO UŻYTKU SŁUŻBOWEGO

SPRAWOZDANIE NR: IRT-8-2776 DATA: 8 KWIETNIA

MODEL. N-20 DATA WYPADKU: 4 MARCA

UŻYTKOWNIK: JET ATLANTIC NFA NUMER SERWISOWY: 1280

AUTORRAPORTU: J. RAMONES FSR

MIEJSCE WYPADKU: PORTUGALIA

SYMBOL RAPORTU: a) AVN-SVC-08774/ADH

PRZEDMIOT: AWARIA KOŁA PODWOZIA GŁÓWNEGO PODCZAS
STARTU

OPIS WYPADKU:

Podczas kołowania na pas startowy kapitan powiadomił wieżę o zaświeceniu się kontrolki blokady jednego z kół podwozia. Start wstrzymano. Opona zablokowanego koła goleni dziobowej zdarła się całkowicie, płomienie ugasiły jednostki straży pożarnej lotniska. Pasażerów i załogę samolotu ewakuowano wyjściem awaryjnym. Nikt nie odniósł obrażeń.

PODJĘTE DZIAŁANIA:

Szczegółowe oględziny ujawniły następujące uszkodzenia:

1. Klapy obu skrzydeł uległy odkształceniu mechanicznemu.
2. Na wlocie powietrza silnika numer 1 osadziła się sadza.
3. W nieznacznym stopniu uszkodzone zostały klapy podwozia dziobowego.
4. Przednie koło numer 2 wskutek zablokowania zostało starte w przybliżeniu do 30% wysokości.

Nie stwierdzono uszkodzeń goleni oraz siłownika hydraulicznego.

Analiza postępowania załogi i obsługi naziemnej skłania do następujących wniosków:

1. Instrukcje personelu latającego wymagają uzupełnienia o schemat postępowania w analogicznej sytuacji.
2. Instrukcje obsługi technicznej przekazywane zagranicznym przewoźnikom wymagają uzupełnienia o schemat postępowania w analogicznej sytuacji.

Samolot został oddany do remontu. Użytkownik podjął się we własnym zakresie uzupełnić instrukcje postępowania personelu w podobnych wypadkach.

David Levine

Dział Integracji Technicznej i Wspomagania Produkcji

Norton Aircraft Company Burbank, Kalifornia

Tego typu sprawozdania zawsze były pisane w sposób dyplomatyczny. Casey dobrze wiedziała, że w tym wypadku zablokowanie i zderzenie przedniego koła było wynikiem błędu obsługi naziemnej, a z jego powodu omal nie doszło do tragicznej katastrofy. Ale w raporcie pominięto tę sprawę, prawdziwej przyczyny zdarzenia można się było jedynie domyślać. A wszystko to z powodu użytkownika maszyny, rozmyślała Singleton, który był przecież klientem zakładów Nortona. Wszak trudno w oficjalnym sprawozdaniu rzucać cień na jakość pracy ekip technicznych klienta.

Zdawała sobie też sprawę, że po zakończeniu dochodzenia nad przyczynami wypadku samolotu TPA 545 ukaże się równie zdawkowe i dyplomatyczne sprawozdanie. Ale do tego czasu należało jeszcze wyjaśnić wiele rzeczy.

Norma znów zajrzała do jej gabinetu.

- Lokalne przedstawicielstwo linii TransPacific jest już zamknięte. Jutro postaram się zdobyć egzemplarz tego biuletynu.

- Dobrze.

- Wiesz co, skarbie?

- Słucham.

- Powinnaś już wracać do domu. Casey westchnęła ciężko.
- Masz rację.
- Idź do łóżka i porządnie się wyśpij.

GLENDALE

GODZINA 21.15

Córka zostawiła jej nagraną na automatycznej sekretarce wiadomość, że tę noc spędzi u przyjaciółki, Amy, na co ojciec wyraził zgodę. Casey przyjęła to z mieszanymi uczuciami, nie lubiła, kiedy Allison nocowała poza domem w ciągu tygodnia, ale w tej sytuacji nie mogła nic zrobić. Położyła się na łóżku, obróciła w swoją stronę stojącą na nocnym stoliku fotografię córki, po czym zabrała się do pracy. Zamierzała przejrzeć dokładnie dane komputera nawigacyjnego samolotu TPA 545 i porównać odczyty z poszczególnych etapów lotu ze stenogramami radiowych rozmów kapitana z kontrolerem lotniska Honolulu oraz obsługą Centrum Kontroli Radarowej w Oakland. Niespodziewanie zadzwonił telefon.

- Singleton. Słucham.

- Cześć, Casey. Mówi John Marder.

Błyskawicznie usiadła w łóżku. Dyrektor nigdy dotąd nie dzwonił do jej domu. Spojrzała szybko na zegarek: było już po dziewiątej wieczorem. Marder odchrząknął.

- Rzecznik prasowy, Benson, powiadomił mnie właśnie, że otrzymał prośbę jakiejś ekipy telewizyjnej o zgodę na odwiedzenie terenu zakładów. Odmówił.

- Rozumiem.

To standardowa procedura, pomyślała Casey. Nigdy nie wpuszczano ekip filmowych za ogrodzenie.

- Ale później odebrał telefon od producentki programu informacyjnego „Newsline”, niejkiej Malone. Powtórzyła z naciskiem, że reporterzy „Newsline” stanowczo będą się domagać rozmowy z przedstawicielem kierownictwa zakładów. Podobno była opryskliwa i arogancka. Jej też odmówił.

- Rozumiem.

- Powiedział, że nie ma szans na ominięcie poleceń rady nadzorczej.

- Słusznie.

- Lecz ta Malone oznajmiła, że przygotowują reportaż na temat N-22 i chcą w tej sprawie rozmawiać z prezesem. Na co Benson oświadczył, że Hal jest w delegacji, wyjechał za granicę.

- Tak?

- Kobieta jednak podsunęła, żebyśmy się dobrze zastanowili nad sprawą, gdyż „Newsline” chce się skoncentrować na problemie bezpieczeństwa transportu powietrznego, a nasze samoloty uległy dwóm wypadkom w ciągu dwóch dni, w jednym zapalił się silnik, a w drugim nastąpiło opadnięcie slotów, skutkiem czego zginęło kilku pasażerów. Powiedziała, że rozmawiała już z kilkoma naszymi przeciwnikami. Nie wymieniła nazwisk, lecz tych możemy się domyślić. No i stanowczo poprosiła o odpowiedź prezesa na zarzuty stawiane firmie.

Casey westchnęła głośno.

- Benson zaproponował, że przekaże jej prośbę prezesowi, ale ten mógłby udzielić wywiadu

dopiero w przyszłym tygodniu, ona zaś stwierdziła, że to będzie za późno, gdyż „Newslime” chce wyemitować ten reportaż w najbliższy weekend.

- Już w ten weekend?

- Owszem. Chyba nie mogli wybrać gorszego momentu. W poniedziałek odlatuję do Chin. A to bardzo popularny program informacyjny, jest oglądany w całym kraju.

- Tak, wiem - odparła Singleton.

- W związku z tym Malone oświadczyła, że chce zachować obiektywizm, ale będzie to bardzo źle wyglądało, jeśli nikt z kierownictwa zakładów nie skomentuje przynajmniej owych zarzutów. Zapytała więc, czy podczas nieobecności prezesa nie mógłby wystąpić przed kamerą ktoś inny ze ścisłego kierownictwa firmy.

- Aha...

-No i wyszło na to, że mam się spotkać z tą babą jutro w południe, w moim gabinecie - zakończył posępnie Marder.

- I wystąpić przed kamerą?

- Nie, skądże. Udzielę tylko wyjaśnień, w nieoficjalnej rozmowie. Ale ponieważ jej pytania muszą zahaczyć o trwające dochodzenie zespołu IRT, przyszło mi do głowy, że byłoby dobrze, gdybyś i ty wzięła udział w tej rozmowie.

-Oczywiście.

- Wygląda na to, że zamierzają bezlitośnie obsmarować N-22. Wszystkiemu winien ten cholerny film emitowany w sieci CNN. Od tego się zaczęło. Teraz piłeczka jest po naszej stronie, Casey. Musimy się bronić wszelkimi dostępnymi metodami.

- Rozumiem. Będę jutro o dwunastej.

Czwartek

LOTNISKO MARINA

GODZINA 6.30

Jennifer Malone obudził natarczywy, denerwujący terkot budzika. Wyłączyła go i obrzuciła zdumionym spojrzeniem mocno opalone ramię śpiącego obok mężczyzny. Dopiero po chwili przypomniała sobie, że jest to producent jakichś seriali telewizyjnych, którego poznała przed kilkoma miesiącami. Nie był szczególnie przystojny, ale odznaczał się wspaniałą budową i niewyczerpaną energią... Tyle że ona nie lubiła się budzić u boku mężczyzny. Delikatnie napomknęła o tym wieczorem, on jednak zlekceważył jej zapatrywania, obrócił się na drugi bok i zasnął. A teraz chrapał w jej łóżku.

Wyjątkowo działała jej na nerwy obecność mężczyzny w pokoju z samego rana. Nie znosiła niczego, co się z tym wiązało: najczęściej głośnego chrapania, ostrego zapachu męskiego potu, przetłuszczonych włosów tuż przy swojej twarzy. Nawet najczulsze pieścizny, najwspanialsze uniesienia miłosne, kiedy to czuła się jak ćma trzepocząca wokół płomienia świecy, nie były w stanie zatrzeć nieprzyjemnych wrażeń, jakie odczuwała następnego ranka.

Nie mogła zrozumieć, dlaczego niektórzy mężczyźni nie potrafią się dyskretnie wycofać po spełnieniu swego zadania. Jeśli spotykali się tylko na krótko i dostawali to, czego chcieli, a zarazem i ona otrzymywała to, czego pragnęła, obie strony mogły się rozstać w szczęśliwej atmosferze. Czemu więc tacy jak on nie umieli się zwlec z łóżka i pójść spać do swego domu?

Zadzwoniła do niego z samolotu: „Cześć! Właśnie przyjechałam do miasta. Co robisz dzisiaj wieczorem?” Odparł bez wahania: „Ciebie”. Ani trochę nie poczuła się urażona. Jej to odpowiadało. Nie zwracała uwagi, że siedzący obok asystent pieczołowicie coś wstukuje do pamięci przenośnego komputera. Dla niej liczył się już tylko ten słodki głos w słuchawce, który powtarzał: „Dziś wieczorem robię ciebie, po kolei w każdym pokoju twego mieszkania”.

Trzeba mu było oddać sprawiedliwość, że dotrzymał słowa. Może nie był nazbyt subtelny, ale miał niespożyta energię, jaką spotykało się jedynie wśród opalonych na brąz chłopców z Kalifornii, a nigdy u nowojorskich mięczaków. No i nawet nie próbował jej zabawiać rozmową. Nie po to się przecież umówili.

Ale teraz, kiedy promienie słońca przesączały się między zasłonami... Cholera!

Wstała z łóżka, z przyjemnością wystawiając nagie ciało na chłodne podmuchy powietrza z klimatyzatora. Otworzyła szafę, żeby wybrać stosowne ubranie. Miała dzisiaj rozmawiać z ludźmi przeciętnego pokroju, wyjęła więc džinsy, białą bawełnianą bluzkę oraz granatowy żakiet w stylu sportowym. Zaniósła ubranie do łazienki i weszła pod prysznic. Czekała, aż polecą cieplejsza woda, zadzwoniła do swego operatora i nakazała, żeby cała ekipa zebrała się w holu za godzinę.

Stojąc pod prysznicem, powtarzała w myślach rozkład zajęć na ten dzień. O dziewiątej mieli się spotkać z Barkerem, sfilmować jakąś krótką wypowiedź na tle pasów startowych i hangarów lotniska, a następnie dograć resztę wywiadu w jego biurze.

Następny był ten dziennikarz, Rogers. Brakowało czasu, żeby jechać z nim do redakcji dziennika,

należało więc nagrać rozmowę na wolnym powietrzu, najlepiej w Burbank, na tle innego lotniska. Skoro reportaż dotyczył zakładów Nortona, dobrze powinny wypaść widoczne w tle hale zakładów lotniczych.

A w południe czekał na nich dyrektor fabryki. Jennifer wolała nie planować przebiegu tej rozmowy, miała bowiem nadzieję, że w trakcie wcześniejszych spotkań wykrystalizuje się wiele wątpliwości. Później wystarczyło jedynie przestraszyć dyrektora na tyle umiejętnie, by przy jego pomocy uzyskać wywiad z prezesem spółki.

Później... Postanowiła na razie odłożyć decyzję. Po południu mogli przeprowadzić krótką rozmowę z kontrowersyjnym adwokatem, a w piątek, jakby dla uzyskania równowagi, poprosić o wystąpienie kogoś z FAA. Na piątek odkładała także ewentualną rozmowę z innym pracownikiem zakładów Nortona. Zależało jej na sfilmowaniu kilku zapowiedzi Marty'ego na tle hangarów spółki, bo poza tym nie miała szczegółowego scenariusza, musiała więc bazować na późniejszym dogrywaniu w studiu głosu prezentera. Trzeba było też jakoś wmontować ten amatorski film, ukazujący straszliwy los pasażerów samolotu. Może jeszcze panoramiczny widok startu i lądowania jakiejś maszyny, żeby nieco urozmaicić znane już telewizjom ujęcia.

To by jej wystarczyło.

Musi wyjść z tego solidny reportaż, powtarzała w duchu, wyskakując spod prysznica. Na dobre martwiło ją tylko jedno.

Ten facet chrapiący w łóżku.

Dlaczego nie chciał wracać do domu?

DZIAŁ KONTROLI JAKOŚCI

GODZINA 6.40

Kiedy tylko Casey wkroczyła do biura, Norma popatrzyła na nią wymownie i bez słowa wskazała palcem w głąb korytarza. Singleton zmarszczyła brwi. Sekretarka zacisnęła pięść i uniosła kciuk ku górze.

- Był już tutaj, kiedy przyszedłam do pracy - powiedziała. - Później przez dobrą godzinę siedział przy telefonie. Wygląda na to, że nasza śpiąca królewna wcale nie jest taka śpiąca.

Casey poszła dalej. Zbliżywszy się do drzwi pokoju Richmana, zwolniła kroku. Wyraźnie złowiła jego słowa:

- Pod żadnym pozorem. Nie wiemy jeszcze, co z tego wyjdzie... Nie... Nie... Jestem pewien... Nie ma pojęcia. Niczego nie znajdzie...

Szybko otworzyła drzwi.

Richman siedział odchylony na krześle, z nogami założonymi na biurko, i rozmawiał przez telefon. Wybałuszył oczy na jej widok, lecz szybko się opanował i zakrywając dłoń mikrofon rzekł półgłosem:

- Za chwilę skończę.

- Świetnie.

Singleton zamknęła się w swoim gabinecie i zaczęła układać papiery. Miała coraz większą ochotę uwolnić się od Richmana. Nie musiała się jednak długo zastanawiać, by znaleźć dla niego kolejne czasochłonne zajęcie.

- Dzień dobry - rzekł od drzwi. Był wyraźnie rozpromieniony, uśmiechał się szeroko. - Przywiozłem te dokumenty FAA, o które prosiłaś. Zostawiłem je wieczorem na twoim biurku.

- Widziałam. Dziękuję. Chciałabym, żebyś dzisiaj pojechał do przedstawicielstwa linii TransPacific.

- Do siedziby linii? Przecież to przy lotnisku.

- Nie. Jeśli dobrze pamiętam, biura mieszczą się gdzieś w śródmieściu Los Angeles. Norma poda ci dokładny adres. Poproś o egzemplarze ich wewnętrznego biuletynu. Wszystkie numery, jakie będą mieli. Co najmniej z ostatniego roku.

- Rety - syknął Richman. - Czy nie może tego załatwić ktoś inny?

- Chciałabym je mieć jak najszybciej.

- W takim razie musiałbym opuścić zebranie zespołu IRT.

- Trudno, i tak nie jesteś tam niezbędny. A mnie naprawdę zależy na tych biuletynach.

- Do czego ci one? To makulatura.

- Bob. Nie dyskutuj, tylko jedź po nie. Uśmiechnął się przebiegle.

- Czy nie starasz się zwyczajnie uwolnić od mego towarzystwa?

- Jak przywieziesz biuletyny, zostaw je Normie i zadzwoń do mnie.

SALA ODPRAW

GODZINA 7.30

Marder spóźnił się na zebranie. Wpadł do sali poirytowany i skrzywiony, bez powitania ciężko klapnął na krzesło.

- Dobra, zaczynamy - rzucił wściekle. - Czy wreszcie coś wiadomo o przyczynach wypadku podczas lotu Pięćset Czterdzieści Pięć? Są dane z rejestratora FDR?

- Jeszcze nie - odparła Singleton.

- Są nam bardzo potrzebne, miej to na uwadze, Casey. Badania strukturalne?

- Idą bardzo powoli. To naprawdę skomplikowana sprawa - rzekł Doherty posępnym tonem. - Martwi mnie ten podrobiony trzpień zatrzasku slotu. Chyba powinniśmy znacznie dokładniej...

- Doug-przerwał mu Marder. - Już ci mówiłem, że cały zaczepek sprawdzimy podczas lotu kontrolnego. Co z hydrauliką?

- Jest w porządku.

-A mocowanie przewodów?

- Też. Oczywiście, sprawdzaliśmy tylko pobieżnie. Trzeba by przeprowadzić wymrażanie, żeby zyskać całkowitą pewność.

- Rozumiem. Hydraulikę również skontrolujemy podczas lotu. Okablowanie?

-Dzisiaj o szóstej wieczorem rozpoczynamy pełny cykliczny test, będzie prowadzony przez całą noc. Jeśli są gdzieś przebicia, jutro rano się o tym dowiemy.

- Znaleźliście jakąś usterkę?

- Szwankuje tylko ten czujnik zbliżeniowy w prawy skrzydle.

- Sprawdzaliście go dokładnie?

- Tak, ale nie znaleźliśmy uszkodzenia. Oczywiście, dla pewności powinniśmy go wymontować wraz z osłoną i przyłączeniami, ale to by...

- Opóźniło test-wpadł mu w słowo Marder. - Zostawmy to na później. Silniki?

- Bez zastrzeżeń - odparł Kenny Bume. - Do tej pory odkryliśmy odwrotnie zamocowane przewody chłodzące i piracką tuleję odwracacza ciągu. Nie sądzę jednak, by któraś z tych rzeczy mogła stać się przyczyną wypadku.

- Rozumiem. To chyba znaczy, że silniki możemy wyeliminować. Awionika?

Trung poruszył się niespokojnie.

- Do tej pory wszystkie odczyty mamy prawidłowe.

- Co z autopilotem? Kapitan rzeczywiście musiał z nim walczyć o przejęcie kontroli nad maszyną?

- Autopilot działa normalnie.

- Rozumiem. - Marder rozejrzał się po sali. - Zatem wciąż nie mamy niczego konkretnego, zgadza się? Minęły siedemdziesiąt dwie godziny dochodzenia, a wy nadal nie macie zielonego pojęcia, co się stało z tą maszyną. Czy to chcecie mi powiedzieć?

Wokół stołu konferencyjnego panowała cisza.

- Na Boga! - warknął rozwścieczony dyrektor, waląc pięścią w stół.
- Czy nie rozumiecie, jak ważne jest wyjaśnienie przyczyn? Do cholery, ja muszę znać

jutro odpowiedz!

BULWAR SEPULYEDA

GODZINA 10.10

Fred Barker usuwał za nich wszelkie trudności.

Na początku Jennifer zażyczyła sobie ujęcie Barkera idącego do swego biura, ponieważ zamierzała później podłożyć pod nie zapowiedź Marty'ego („Rozmawiamy z Frederickiem Barkerem, byłym pracownikiem Federalnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego, znanym obecnie z prowadzonej krucjaty o przestrzeganie bezpieczeństwa pasażerów linii lotniczych”). Barker natychmiast zaproponował spacer po bulwarze Sepulveda, skąd rozciągał się panoramiczny widok na południowy skraj międzynarodowego lotniska w Los Angeles.

Później Malone zarządziła sfilmowanie go za biurkiem, także po to, by podłożyć dalszą część komentarza („Od czasu odejścia z komisji technicznej FAA Barker bezskutecznie stara się zwrócić uwagę opinii publicznej na zawodność niektórych modeli samolotów, a w szczególności odrzutowca N-22 z zakładów Nortona”). I Barker podsunął myśl, żeby ustawić fotel na tle regału zapchanej pękatymi sprawozdaniami FAA, a na widocznym rogu biurka ułożył sporą stertę opracionych raportów technicznych, do których chciał się odwoływać w swojej wypowiedzi.

Następnie Jennifer poprosiła go o przygotowanie głównej części wystąpienia, na tyle jednorodnej, by Marty Reardon nie musiał mu zadawać zbyt szczegółowych pytań. Ale Barker był już przygotowany. Odłączył klimatyzator, lodówkę i telefony, aby żaden dźwięk nie zakłócił nagrania. Naszykował już także sprzęt wideo, żeby odtworzyć amatorski film emitowany w sieci CNN i uzupełnić go własnym komentarzem. Jego wielkoekranowy telewizor nie tylko miał kineskop typu Black Trinitron, co umożliwiała im filmowanie obrazu, ale w dodatku bezpośrednio wyjście niskiej częstotliwości, dzięki czemu mogli się przełączać na sygnał z odtwarzacza wideo, nie przerywając nagrania komentarza. A ponieważ używał profesjonalnego odtwarzacza wideo z kasetami o szerokości jednego cala, uzyskiwany obraz był doskonałej jakości. Ponadto dysponował plastikowym modelem odrzutowca N-22 z ruchomymi elementami usterzenia, mógł więc z jego pomocą szczegółowo objaśnić, co się zdarzyło podczas lotu TPA 545. Ów model, stojący na podstawie pośrodku biurka, sprawiał naprawdę imponujące wrażenie. Nie trzeba było też poprawiać stroju Barkera. Miał na sobie koszulę z krótkimi rękawami i krawat, przez co wyglądał dość swobodnie, roztaczając zarazem wokół siebie aurę odpowiedzialnego fachowca.

Na zdjęciach próbnych wypadł doskonale. Był rozluźniony, udzielał krótkich, zwięzłych odpowiedzi i unikał specjalistycznego żargonu. Zdawał się w pełni rozumieć konieczność późniejszego, mozolnego cięcia materiału i montażu gotowego filmu, gdyż nie wygłaszał długich monologów, nie wiązał ze sobą różnych spraw. Na przykład ani razu nie sięgnął po model w trakcie odpowiedzi na pytanie. Najpierw ją wygłaszał, po czym zapowiadał: „W tym miejscu dobrze by było pokazać to na modelu”, i dopiero uzyskawszy zgodę Jennifer, powtarzał wcześniejszą wypowiedź, demonstrując funkcjonowanie omawianych części samolotu. Był niemal urodzonym aktorem, unikał gwałtownych ruchów, podniesionego głosu - wszystkiego, co mogłoby źle wypaść w telewizji.

Nie ulegało wątpliwości, że Barker zgromadził olbrzymie doświadczenie. Wszak nie tylko wielokrotnie występował przed kamerami, lecz również był powoływany na biegłego sądowego. Jennifer miała do niego tylko jedno zastrzeżenie: w jego wypowiedziach brakowało emocji, czy to przerażenia, czy złości. Odbierała jednak, że zarówno ze słów, gestów, jak i całej postawy, emanował wyraźny żal - smutek z powodu losu, jaki spotkał pasażerów, rozgoryczenie na producenta winnego ewidentnych zaniedbań, wreszcie złość na urzędników państwowych, głuchych na powtarzane od lat argumenty.

- Dotychczas w tym modelu samolotu już ośmiokrotnie wystąpiły podobne problemy ze slotami - mówił Barker, trzymając przed sobą model odrzutowca i obracając go tak, by gładkie powierzchnie nie odbijały światła jupiterów w obiektyw kamery. - To ten element usterzenia - wyjaśnił, po czym wysunął i schował ruchome części modelu znajdujące się w przednich krawędziach skrzydeł. - Czy nie warto byłoby pokazać tego w zbliżeniu?

- Nie zdążyłem. Mógłby pan powtórzyć?

- Oczywiście. Startuje pan od szerokiego planu?

- Tak, dwa T.

Barker pokiwał głową. Zrobił krótką przerwę i powtórzył:

- Dotychczas w tym modelu samolotu już ośmiokrotnie wystąpiły podobne problemy ze slotami. - Jeszcze raz wyciągnął model w stronę operatora, ponownie ustawiając go tak, by nie rzucał refleksów świetlnych. - To ten element usterzenia. - Powoli wysunął i schował z powrotem ruchome części skrzydeł. Zamilkł i popatrzył na Jennifer.

- Wyszło świetnie - ocenił kamerzysta.

- Sloty opuszcza się jedynie podczas startu i lądowania - ciągnął po chwili Barker. - Przy szybkości podróży muszą być schowane w skrzydłach. Ale w odrzutowcach Nortona sloty czasami wysuwają się samorzutnie. Prawdopodobnie mamy tu do czynienia z jakimś błędem konstrukcyjnym. - Znowu umilkł na chwilę. - Chcę teraz zademonstrować, co się dzieje po opadnięciu slotów, więc może się pan z powrotem przestawić na szeroki plan.

- Gotowe - rzekł operator.

Barker cierpliwie odczekał parę sekund, po czym ciągnął:

- W efekcie tego błędu konstrukcyjnego, czyli po opadnięciu slotów w trakcie rejsu, samolot niespodziewanie zaczyna się gwałtownie wznosić, co grozi osiągnięciem granicy przeciągnięcia. - Pochylił model dziobem ku górze. - W tej sytuacji niezwykle trudno jest zapanować nad maszyną. Jeśli pilot zbyt gwałtownie próbuje zmniejszyć stopień wznoszenia, daje to skutek wręcz przeciwny, bo samolot wchodzi w stromy lot nurkowy. Skłania to kapitana do następnej reakcji, która ponownie wprowadza maszynę w szybkie wznoszenie. Sytuacja się powtarza, znów następuje nurkowanie i ostre wznoszenie. Właśnie to się zdarzyło w samolocie linii TransPacific, podczas rejsu Pięćset Czterdzieści Pięć. I z tego powodu zginęli ludzie.

Zawiesił głos.

- Chyba model nie będzie nam więcej potrzebny - orzekł. - Odstawię go na biurko.

- Jasne - mruknęła Malone.

Obserwowała wszystko na ekranie monitora stojącego na podłodze. Przyszło jej do głowy, że przydałoby się inne ujęcie modelu samolotu, bardziej z góry. Wystarczyło tylko powtórzyć ostatnie zdanie komentatora, a jednocześnie poprowadzić kamerę śladem modelu odstawianego na biurko...

- Sytuacja się powtarza - zaczął Barker, jak gdyby czytał w jej myślach. - Znowu następuje

nurkowanie i ostre wznoszenie. Właśnie to się zdarzyło w samolocie linii TransPacific, podczas rejsu Pięćset Czterdzieści Pięć. I z tego powodu zginęli ludzie.

Ze smutną miną odstawił powoli model na biurko. Mimo że zrobił to bardzo delikatnie, w jego ruchach znowu można było wyczuć głęboki żal z powodu tragedii pasażerów.

Jennifer dość szybko zdała sobie sprawę, że nie jest to żaden wywiad, lecz autentyczne przedstawienie jednego aktora. Wiedziała jednak, że coraz więcej ludzi nabywa obycia z kamerą. Bardzo często jej rozmówcy zachowywali się jak prawdziwi aktorzy, niektórzy nawet stawiali się na spotkanie z fachowo zrobionym makijażem. Wielu jej kolegów przyjmowało to ze zdumieniem, ostatecznie jednak wszyscy musieli się z tym oswoić. Nie mieli zresztą czasu na głębszą analizę, skoro bezustannie przenosili się z miejsca na miejsce. A ostatecznie dobrze przygotowany rozmówca znacznie ułatwiał im zadanie.

Nie dała się jednak zwieść pozorom, musiała w jakiś sposób wysondować tę niewzruszoną pozę Barkera. Najważniejszym jej zadaniem podczas dzisiejszej rozmowy było zadanie kilku newralgicznych pytań, a wołała nie zostawiać ich w gestii Marty'ego, gdyż on mógł łatwo o nich zapomnieć czy wręcz nie zdążyć przejść do sedna sprawy.

- Panie Barker? - zagadnęła.

- Słucham - rzekł, odwracając głowę w jej stronę.

- Wykadruj ujęcie - mruknęła Malone do kamerzysty.

- Mam szeroki kadr, mogę najwyżej zrobić delikatne zbliżenie. Jennifer przesunęła się z krzesłem, zajmując pozycję tuż przy obiektywie

kamery. Barker wciąż spoglądał na nią, zatem powinno to wyglądać tak, jakby nadal patrzył w obiektyw.

- Teraz jest bardzo dobrze - ocenił kamerzysta.

- Panie Barker, pracował pan poprzednio w Federalnym Zarządzie Lotnictwa Cywilnego...

- Owszem, pracowałem wcześniej w Zarządzie, lecz zrezygnowałem ze stanowiska właśnie na znak protestu przeciwko nastawieniu FAA do producentów samolotów. Dopuszczenie odrzutowca Nortona do regularnych kursów to także wynik tej lekkomyślnej polityki.

Barker bez przerwy demonstrował swe niezwykle umiejętności: odpowiadał pełnym zdaniem, zdając sobie widocznie sprawę, że w telewizji zabrzmiałoby to o wiele lepiej niż krótkie potwierdzenie jej oświadczenia.

- Niemniej pańskie odejście z Zarządu jest oceniane dwuznacznie.

- To prawda. Znane mi są oskarżenia wysuwane pod moim adresem - ponownie odpowiedział wyczerpująco, jakby składał formalne zeznania. - W gruncie rzeczy moja rezygnacja postawiła Zarząd Federalny w kłopotliwej sytuacji. Otwarcie krytykowałem niektóre metody działania komisji, a ponieważ me stanowisko zostało zlekceważone, zrezygnowałem z pracy. Stąd też wcale mnie nie dziwi, że wielu urzędników stara się zdyskredytować moje poglądy.

- Pracownicy Zarządu utrzymują, że przekazywał pan dziennikarzom poufne informacje. Taki był oficjalny powód zwolnienia pana ze stanowiska.

- Ani razu nie udowodniono, że to ja udostępniałem dziennikarzom jakiegokolwiek poufne materiały. Zarząd nigdy nie przedstawił konkretnych dowodów na poparcie owych pomówień.

- Obecnie pracuje pan dla Bradleya Kinga, znanego adwokata?

- Kilkakrotnie występowałem jako biegły w prowadzonych przez niego sprawach. Według mnie powinno się głośno mówić o kwestii bezpieczeństwa lotniczego.

- Niemniej brał pan za to pieniądze.

- Biegły sądowy otrzymuje tylko zwrot kosztów podróży oraz niezbędnych wydatków. Takie są przepisy.

- Ja jednak słyszałam, że jest pan pełnoetatowym współpracownikiem Bradleya. Kinga, że to on całkowicie sfinansował urządzenie pańskiego biura, a więc i tego gabinetu, w którym się obecnie znajdujemy.

- Tę działalność finansuje waszyngtoński Instytut Badań Lotniczych, a moim głównym zadaniem jest promowanie zasad bezpieczeństwa transportu powietrznego. Robię wszystko co w mojej mocy, aby samoloty stawały się coraz bezpieczniejsze dla podróżnych.

- Niech pan nam nie zamydla oczu. Przecież jest pan specjalistą sprzedającym swoje usługi.

- To prawda, że mogę się uważać za fachowca w sprawach bezpieczeństwa lotniczego, nie boję się też otwarcie wygłaszać własnych opinii. To chyba naturalne, że z moich usług chcą korzystać zleceniodawcy podzielający te opinie.

- A jakie jest pańskie zdanie na temat FAA?

- Zarząd Federalny to nadzwyczaj użyteczna instytucja, ale kłopot polega na tym, że stawia przed sobą dwa sprzeczne cele: nadzorowanie transportu powietrznego oraz jego propagowanie. Na obecnym etapie agencja wymaga gruntownej reformy, gdyż realizując to drugie zadanie, stała się zbyt pobłażliwa dla producentów samolotów.

- Czy może pan w jakiś sposób zobrazować to twierdzenie?

Z wcześniejszych rozmów Jennifer dobrze wiedziała, iż Barker nie da się podpuścić. Domyślała się, jaka padnie odpowiedź.

- Jednym z najlepszych przykładów pobłażania producentom jest procedura wydawania certyfikatów przez komisję techniczną. Proszę sobie wyobrazić, że wszelka dokumentacja, niezbędna do wydania zgody na sprzedaż jakiejś maszyny, nie jest nawet przechowywana w archiwach Zarządu, lecz zwracana producentowi. Wydaje się to dość dziwne, jakbyśmy mieli do czynienia ze stawianiem lisa na straży kurnika.

- Czy to znaczy, że komisja FAA nie spełnia swoich zadań?

- Obawiam się, że tak. Przez to życie tysięcy Amerykanów wystawia się na niepotrzebne ryzyko. Najwyższa pora skończyć z podobnymi praktykami, w przeciwnym razie coraz więcej pasażerów będzie ginąć chociażby w takich wypadkach, jaki się przydarzył na pokładzie odrzutowca Nortona. - Uniósł rękę i powoli, żeby kamerzysta nadażył za tym ruchem, wskazał stojący na biurku model. A to, co się stało, to prawdziwa... hańba dla naszego lotnictwa.

Wywiad dobiegł końca. Kiedy ekipa techniczna pakowała sprzęt, Barker podszedł do Malone i zapytał:

- Z kim jeszcze będziecie rozmawiać?

- Teraz z Jackiem Rogersem.

- To uczciwy dziennikarz.

- A potem z przedstawicielem zakładów Nortona. - Zerknęła do notatnika. - Z Johnem Marderem.

- No, no.

- Co chce pan przed to powiedzieć?

- Marder jest nadzwyczaj wygadany, z pewnością zasypie was okrągłymi zdaniem, pełnymi technicznego żargonu. Powinna pani jednak wiedzieć, że to właśnie on kierował pracami projektowymi samolotu N-22. Osobiście też nadzorował wstępne testy i próbne loty. Musi znać

problem na wylot, jest niejako jego częścią składową.

PRZED ZAKŁADAMI NORTONA

GODZINA 11.10

Rogers okazał się szokującym przeciwieństwem zaprawionego w publicznych wystąpieniach Barkera. Przyszedł na spotkanie w jaskrawożółtej wiatrówce - która aż się prosiła o wielki nadruk na plecach: „Straż Pożarna miasta Los Angeles” - oraz krawacie w drobną czarno-białą szachownicę, niemiłosiernie podrygującą przed kamerą. Robił wrażenie bogatego lekkoducha, z żalem odrywającego się od ulubionego golfa, by wysłuchać kolejnej propozycji lukratywnego interesu.

Jennifer początkowo postanowiła to lekceważyć. Uprzejmie podziękowała dziennikarzowi za przybycie i ustawiła go przed siatkowym ogrodzeniem, za którym ciągnęły się hangary zakładów Nortona. Zadała mu na próbę kilka pytań, odpowiadał jednak krótko, pojedynczymi słowami, jakby zżerała go trema.

- Rety, ale gorąco - mruknęła w końcu i zwróciła się do kamerzysty: - Jak tam, George?

- Zaraz będziemy gotowi.

Popatrzyła z powrotem na Rogersa. Dźwiękowiec rozpiął mu jeden guzik od koszuli, żeby mieć gdzie przymocować mikrofon. Dziennikarz obficie się pocił, toteż trzeba było przywołać charakteryzatorkę, aby upudrowała mu twarz. Przyjął to z widoczną ulgą. Ona zyskała jednak doskonałą wymówkę, żeby namówić go do zdjęcia jaskrawej wiatrówki i przerwucenia jej sobie przez ramię. Oznajmiła stanowczo, że w ten sposób będzie wyglądał na zabieganego reportera. W duchu dziękowała Bogu, że na to przystał. Później nieśmiało zaproponowała, aby poluzował krawat, co również spotkało się z jego aprobatą.

- Jak teraz? - zapytała kamerzystę.

- Bez kurtki jest znacznie lepiej, ale krawat na zdjęciach wypadnie fatalnie.

Z uśmiechem odwróciła się do Rogersa.

- To tylko z pozoru jest takie proste - powiedziała. - A może by pan całkiem zdjął krawat i podwinął rękawy koszuli?

- Nigdy nie podwijam rękawów. Zmarszczyła brwi.

- Nigdy?

- Nie.

-No cóż, w końcu chodzi nam o pański wygląd. Z podwiniętymi rękawami wypadłby pan znacznie lepiej na zdjęciach, jak człowiek pełen wyrazu, energii.

- Przykro mi, ale to niemożliwe.

O co chodzi? - zapytała w duchu. Większość ludzi spełniłaby każde jej życzenie, byleby tylko znaleźć się w „Newsline”, gotowa byłaby wystąpić nawet w samej bieliźnie, gdyby o to poprosiła. Zdarzało się już podobnie. Ale ten cholerny gryziopiórek twardo obstawał przy swoim. Ile mógł zarabiać? Trzydzieści tysięcy rocznie? Na pewno mniej, niż ona wydawała na siebie w ciągu miesiąca.

- Naprawdę nie mogę - powtórzył żałośnie - ponieważ, cierpię na łuszczycę.

- To żaden problem! Zatuszujemy ją makijażem!

Tak oto Jack Rogers odpowiadał na pytania w samej koszuli, stojąc z kurtką przerzuconą przez ramię. Mówił jednak zdecydowanie za szybko i za długo, każda jego wypowiedź ciągnęła się przez trzydzieści albo czterdzieści sekund. Nawet gdy ona powtarzała szybko pytanie, pragnąc uzyskać krótkie potwierdzenie wcześniejszej odpowiedzi, zaczynał się obficie pocić i plątać w skomplikowanych objaśnieniach.

Wielokrotnie trzeba było robić przerwy i poprawiać mu makijaż. W dodatku Jennifer zmuszona była co jakiś czas zapewniać go, że wszystko idzie dobrze, wręcz wspaniale.

On jednak w żaden sposób nie potrafił się rozluźnić. Nie trafiało do niego, że nakręcony materiał będzie później miksowany, a czas trwania pojedynczego ujęcia nie przekroczy trzech sekund. Nie rozumiał, że jego pełne, złożone wypowiedzi trzeba będzie ciąć na kawałki, dzielić na krótsze, lecz logiczne fragmenty. Owszem, starał się stosować do wszystkich uwag, ale wręcz mimowolnie wciąż się gubił w całkiem zbędnych dla niej szczegółach i nieustannie wracał do wcześniejszych zdarzeń, nie mających większego znaczenia.

Ostatecznie Jennifer zaczęła się niepokoić, że nie będzie mogła wykorzystać nawet jednego fragmentu z tego wywiadu i że niepotrzebnie marnują tylko czas. Uciekła się więc do swojej własnej metody przygotowanej na podobną okoliczność.

- Dowiedzieliśmy się już wystarczająco wiele-powiedziała.-Przejdźmy zatem do podsumowania. Chcemy na zakończenie nagrać jakąś ciętą, ostrą wypowiedź. - Uniosła zaciśniętą pięść. - W tym celu zadam panu szereg pytań, na które proszę odpowiadać szybko i krótko.

- Dobrze - zgodził się dziennikarz.

- Panie Rogers, czy pańskim zdaniem ostatnie wypadki samolotów N-22 mogą zaciążyć na przygotowywanym kontrakcie zakładów Nortona z Chinami?

- No cóż, biorąc pod uwagę dużą częstotliwość omawianych wypadków...

- Przepraszam - przerwała mu. - Naprawdę zależy mi na krótkiej odpowiedzi. Czy zatem ostatnie wypadki samolotów N-22 mogą zaciążyć na przygotowywanym kontrakcie z Chinami?

- Tak, z pewnością mogą.

- Przykro mi, Jack, ale to musi być pełne zdanie, na przykład: „Uważam, że na skutek ostatnich wypadków N-22 może nie dojść do podpisania umowy”.

- Rozumiem. W porządku.

- Czy ostatnie wypadki samolotów N-22 mogą zaciążyć na przygotowywanym kontrakcie zakładów Nortona z Chinami?

- Owszem, z przykrością muszę przyznać, że z ich powodu kontrakt może zostać zerwany.

O Boże! - pomyślała.

- Jack, w twojej odpowiedzi musi się pojawić nazwa zakładów Nortona, inaczej widzowie nie będą wiedzieli, o czym mówisz.

- Ach, tak.

- Powtórz jeszcze raz.

- Ostatnie wypadki N-22 mogą się przyczynić do zerwania umowy między zakładami Nortona a Chinami... Moim zdaniem...

Westchnęła ciężko. Wszystko na nic, ani cienia jakichkolwiek emocji. Rogers wypowiadał się takim tonem, jakby dyskutowali na temat rachunku za telefon. Naprawdę szkoda było czasu.

- Doskonale - rzekła. - Przejdźmy do kolejnej sprawy. Proszę mi powiedzieć, czy zakłady Nortona borykają się z jakimiś kłopotami.

- Oczywiście - przytaknął, kiwając głową.

- Jack - jęknęła żałośnie.

- Aha, przepraszam. - Zaczerpnął głęboko powietrza, po czym zrobił zamyśloną minę i zaczął: - Według mnie...

- Zaczekaj chwilę - wtrąciła. - Przenieś ciężar ciała na drugą nogę i pochyl się nieco w stronę kamery.

- Teraz dobrze? - spytał, obróciwszy się lekko bokiem.

- Tak, świetnie. Możesz mówić.

Natychmiast przyjął z powrotem teatralną pozę i niemal wyprężony na baczność przed ogrodzeniem zakładów Nortona, w koszuli z podwiniętymi rękawami i kurtką zarzuconą na ramię, zaczął recytować:

- Moim zdaniem nie istnieją najmniejsze wątpliwości, że spółka Norton Aircraft znalazła się w bardzo poważnych kłopotach.

Urwał i popatrzył na nią. Jennifer uśmiechnęła się szeroko.

- Bardzo dziękuję. Wypadło znakomicie.

BUDYNEK ADMINISTRACYJNY

GODZINA 11.55

Casey wkroczyła do gabinetu Mardera kilka minut przed dwunastą. Dyrektor poprawiał właśnie węzeł krawata i wyglądał mankiety koszuli.

- Myślę, że usiądziemy tam - rzekł, wskazując stolik do kawy i fotele w rogu pokoju. - Jesteś gotowa?

- Chyba tak - odparła.

- Może umówmy się od razu, że jeśli zajdzie taka potrzeba, zwrócę się do ciebie o pomoc w pewnych wyjaśnieniach.

- Dobrze.

Marder zaczął nerwowo chodzić z kąta w kąt.

- Dostałem wiadomość ze straży, że przed godziną jakaś ekipa filmowa robiła zdjęcia przy ogrodzeniu zakładów. Podobno wywiadu udzielał im Jack Rogers.

- Aha - mruknęła Casey.

- Na Boga, już sobie wyobrażam, co ten idiota im nagadał.

- A ty w końcu rozmawiałeś z Rogersem? Zabrzęczał interkom i Eileen zapowiedziała:

- Panie Marder, jest już panna Malone.

- Proszę ją wpuścić.

Ruszył szybko do drzwi, aby powitać reporterkę.

Singleton niepomniecznie zdziwił jej wygląd. Dość ładna blondynka była bardzo młoda, w przybliżeniu równa wiekiem Richmanowi, mogła mieć najwyżej dwadzieścia osiem lat. Z daleka dawało się odczuć, że jest mieszkanką Nowego Jorku. Krótko obcięte, proste włosy upodobały ją do mało atrakcyjnego studenta, natomiast strojem - zwykłe dżinsy, biała bawełniana bluzka i granatowy żakiet z cudaczną stójką zamiast kołnierza - chciała się zapewne dostosować do mody hollywoodzkiej.

Od razu poczuła się nieswojo w jej obecności. Nie miała jednak czasu, żeby nad tym pomyśleć. Marder odwrócił się do niej i powiedział:

-Panno Malone, przedstawiam Casey Singleton, naszą kierowniczką działu jakości i członka zespołu IRT prowadzącego dochodzenie w sprawie ostatniego wypadku.

Blondyneczka uśmiechnęła się sztucznie.

Casey z powagą uściśnęła jej dłoń.

To chyba jakiś żart, pomyślała Jennifer. Ten źle ubrany prostak z przetłuszczonymi włosami ma być dyrektorem spółki produkującej samoloty? A jaką rolę odgrywała tu owa damulka w stroju jak z katalogu firmy wysyłkowej? Nie uszło jej uwagi, że Singleton jest nieco od niej wyższa i ogólnie prezentuje się doskonale, choć preferuje wątpliwą elegancję ze Środkowego Zachodu. Odznaczała się ponadto wysportowaną sylwetką i chyba była w wyśmienitej kondycji fizycznej, ale dawno już przekroczyła wiek, dla którego w pełni wystarczył stosowany przez nią nadal makijaż. Poza tym

sprawiała wrażenie nadzwyczaj spiętej, jakby pozostawała pod olbrzymią presją.

W sumie Jennifer poczuła się rozczarowana. Od wczesnego ranka szykowała się na to spotkanie, wyważając w myślach wszelkie argumenty. Spodziewała się jednak znacznie bardziej wymagających rozmówców. Tymczasem wszystko kazało jej sądzić, że znalazła się z powrotem na studiach - czekała ją pogawędka z zastępcą dziekana i przeraźliwie nudną bibliotekarką, szarymi ludźmi, pozbawionymi jakiegokolwiek stylu.

No i jeszcze ten gabinet! Mały, z poszarzałymi ścianami i tandetnie, po prostacku umeblowany. Ten pokój też nie miał żadnego stylu. Ucieszyło ją, że nie będzie musiała niczego tu filmować, gdyż fatalnie by to wypadło na zdjęciach. Czy naprawdę tak może wyglądać gabinet dyrektora zakładów? W każdym razie postanowiła znaleźć ciekawsze otoczenie do nagrania wywiadu, gdzieś na wolnym powietrzu albo w hali produkcyjnej. Zresztą ten ciasny, zagracony gabinet ani trochę nie pasował do jej wizji reportażu. Ostatecznie samoloty to olbrzymie maszyny wielkiej mocy. Nikt z widzów by nie uwierzył, że ich produkcją kieruje ktoś, kto urzęduje w tak nieprzyjemnym wnętrzu.

Marder wskazał jej fotele w rogu pokoju. Gestykułował szeroko, jakby rozsądzał honorowych gości na uroczystym bankiecie. Zostawił jej wolny wybór, toteż Jennifer przysunęła do stolika krzesło i ustawiła je tyłem do okna, żeby słońce nie raziło jej w oczy.

Wyjęła notatnik i zaczęła przeglądać wcześniejsze zapiski.

- Życzy pani sobie coś do picia? - zapytał Marder. - Może kawy?

- Chętnie. Poproszę.

- Jaką pani woli?

- Czarną i gorzką - odparła.

Casey obserwowała z uwagą, jak Malone przerzuca notatki.

- Jeśli mam być szczerą, nasłuchałam się wiele złego o samolocie N-22 od waszych przeciwników - zagadnęła - a także o metodach działania waszej firmy. Ale, jak wiadomo, zawsze jest druga strona medalu. Dlatego też chciałabym mieć pewność, że uzyskam odpowiedź na każdy zarzut, jaki do tej pory słyszałam.

Marder nie odpowiedział, tylko przytaknął ruchem głowy. Zagłębił się w fotelu, założył nogę na nogę i położył sobie na kolanach notes.

- Może zacznę od tego, że wiemy już, co się wydarzyło na pokładzie samolotu TransPacific - ciągnęła reporterka.

Naprawdę? - pomyślała Casey. Bo my tego jeszcze nie wiemy.

- Nastąpiło... samorzutne opadnięcie slotów - ciągnęła Malone - wskutek czego samolot utracił stabilność, zaczął na przemian wznosić się i opadać, a w efekcie zginęli pasażerowie. Chyba wszyscy widzieliśmy amatorski film przedstawiający owe tragiczne zdarzenia. Wiemy również, że parę osób wystąpiło już na drogę sądową o odszkodowanie ze strony zakładów Nortona. Nie jest żadną tajemnicą, że w samolotach N-22 od dawna zdarzały się analogiczne wypadki, przy czym ani Federalny Zarząd Lotnictwa Cywilnego, ani producent maszyny nie uczynili nic, aby odmienić ten stan rzeczy. Zatem ostatnia tragedia wydaje się logiczną konsekwencją wcześniejszych dziewięciu podobnych wypadków.

Reporterka urwała dla zaczerpnięcia oddechu, zaraz jednak mówiła dalej:

- Dowiedziałam się, że istnieją uzasadnione zastrzeżenia wobec nazbyt pobłażliwych względem producentów procedur formalnych FAA. Podobno Zarząd nawet nie przechowuje dokumentów wymaganych do certyfikacji samolotu. Powiedziano mi, że specyfikacja techniczna dostępna jest

wyłącznie w zakładach Nortona.

Rany boskie! - pomyślała Casey. Przecież ona niczego nie rozumie!

-- Proszę pozwolić, że od razu wyjaśnię tę ostatnią kwestię-wtrącił Marder. - Otóż Zarząd Federalny nie ma prawa przejmować na własność dokumentacji jakiegokolwiek producenta. W archiwach FAA nie ma dokumentów ani Boeinga, ani Douglasa czy Airbusa. Mówiąc szczerze, wolelibyśmy, aby Zarząd sprawował pieczę nad tymi papierami, ale jest to niemożliwe ze względu na poufność oraz tajemnicę patentową licznych szczegółów technicznych. Gdyby dokumentacja pozostawała z archiwum FAA, nasi konkurenci mogliby się domagać jej ujawnienia na podstawie ustawy o powszechnym dostępie do informacji. W gruncie rzeczy niektórym naszym konkurentom na niczym więcej by nie zależało. Zwłaszcza konsorcjum Airbusa domaga się gruntownych zmian w procedurach Zarządu Federalnego, właśnie z tych powodów, które wymieniłem. Dlatego też mogę przypuszczać, że podobne zastrzeżenia wobec metod działania FAA usłyszała pani od kogoś związanego z konsorcjum Airbusa.

Casey dostrzegła, że Malone z ociąganiem zagląda do swoich notatek. Wyglądało na to, iż Marder odgadł prawdę i właściwie zinterpretował ukryte intencje jej rozmówcy. Faktycznie tylko ktoś powiązany z Airbusem, a raczej z jego amerykańskim przedstawicielstwem kryjącym się pod szyldem Instytutu Badań Lotniczych, mógł wysuwać tego rodzaju zastrzeżenia wobec FAA. Ciekawe, czy ktoś jej już powiedział, że cały ten „Instytut” jest jedną wielką fikcją? - pomyślała.

- Czy nie sądzi pan jednak - odezwała się reporterka lodowatym tonem - że taka sytuacja, w której zakłady Nortona odbierają Zarządowi wszelkie dokumenty, może się wydawać co najmniej podejrzana?

- Jak już powiedziałem, wolelibyśmy, aby to Zarząd Federalny sprawował pieczę nad dokumentacją techniczną. Ale to nie my jesteśmy autorami ustawy o powszechnym dostępie do informacji. Nie my ustanawiamy prawa. Sądzymy jednak, że skoro wydajemy miliardy dolarów na opracowanie nowego typu samolotu, to nie możemy zarazem udostępniać jego dokumentacji zagranicznym konkurentom. W moim pojęciu ustawa nie została wprowadzona po to, aby umożliwić zagranicznej konkurencji swobodne korzystanie z osiągnięć amerykańskiej myśli technicznej.

- Więc jest pan przeciwnikiem ustawy o powszechnym dostępie do informacji?

- W żadnej mierze. Twierdzę jedynie, iż nie może ona ułatwiać szpiegostwa przemysłowego. - Marder poruszył się niespokojnie na fotelu. - Przejdźmy teraz do wypadku samolotu linii TransPacific.

- Słucham.

- Przede wszystkim nie możemy się zgodzić, że przyczyną wypadku było samorzutne opadnięcie slotów.

No proszę! - pomyślała Casey. Dyrektor postanowił na ślepo skakać do wody. Zaczynał kłamać, a to przy lada okazji mogło się obrócić...

- Prowadzimy szczegółowe dochodzenie w tej sprawie - ciągnął Marder - i chociaż jeszcze zdecydowanie za wcześnie, aby dyskutować o jego wynikach, to skłonny jestem podejrzewać, że została pani błędnie poinformowana co do przyczyn wypadku. Sądzę, że wiadomość o samorzutnym opadnięciu slotów pochodzi od Freda Barkera.

- Owszem, rozmawialiśmy między innymi z panem Barkerem...

- A czy pytała pani któregoś z przedstawicieli FAA o opinię na temat Barkera?

- Wiemy, że to postać kontrowersyjna...

- Bardzo łagodnie pani to określiła. Mówiąc wprost, Fred Barker jest orędownikiem spraw, o których ma całkiem niewłaściwe pojęcie.

- Ale jest ono niewłaściwe według pana.

- Nie, panno Malone. Jego podejście jest zupełnie błędne. - Marder zamilkł na chwilę, po czym wskazał papiery, które reporterka położyła przed sobą na stole. - Zauważyłem, że dysponuje pani sporządzoną przez niego listą wcześniejszych wypadków związanych ze slotami samolotu N-22. Domyślam się, że otrzymała ją pani od Barkera.

Malone zawahała się na moment

- Tak.

- Czy mogę się jej przyjrzeć?

- Oczywiście.

Podala arkusz dyrektorowi, ten zaś pospiesznie przebiegł go wzrokiem.

- Czy ten spis jest dowodem na całkowicie błędne poglądy pana Barkera?

- Nie, lecz jest to lista niekompletna, wprowadzająca w błąd. Z opublikowanego przez nas oficjalnie spisu wyeliminowano niektóre informacje. Czy wie pani, co to są techniczne dyrektywy serwisowe, panno Malone?

- Dyrektywy techniczne?

Marder wstał z fotela i podszedł do swego biurka.

- Za każdym razem, ilekroć jakiś samolot naszej produkcji ulegnie wypadkowi, dokładnie analizujemy techniczne aspekty zdarzenia, starając się ustalić jego przyczynę. Jeżeli okazuje się, że do wypadku doszło z powodu jakichkolwiek usterek technicznych, szczegółowo opisujemy je w naszym biuletynie serwisowym. I jeśli komisja techniczna Zarządu Federalnego uzna, że proponowane przez nas czynności zapobiegawcze powinny stać się obligatoryjne dla wszystkich użytkowników tego samolotu, nadaje im rangę technicznej dyrektywy serwisowej. Po wprowadzeniu N-22 do służby wyszły na jaw kłopoty ze slotami, nasze zalecenia zostały uznane za obowiązkowe i wydano taką właśnie dyrektywę. Na jej mocy wszyscy amerykańscy przewoźnicy zostali zobligowani do wprowadzenia proponowanych zmian, mających na celu zapobieżenie kolejnym analogicznym wypadkom.

Wrócił do stolika i podał reporterce drugi, podobny spis:

WYPADKI OPADNIĘCIA SLOTÓW W MASZYNIE NORTON N-22

1) 4 stycznia 1992. (PK) Wypadek na poziomie 350, przy szybkości 0,84 Macha. Dźwignia ustawienia slotów została potrącona przez nieuwagę. W wyniku analizy przyczyn tego zdarzenia została wydana dyrektywa SDT 44-8.

2) 2 kwietnia 1992. (PK) Wypadek na pokładzie samolotu lecącego z prędkością podróżną równą 0,81 Macha. Nawigatorowi spadła podkładka od mapy i potrąciła dźwignię. Użytkownik nie zastosował się do zaleceń dyrektywy SDT 44-8. co zapobiegłoby wypadkowi.

3) 17 lipca 1992. (PK) Zdarzenie początkowo zgłoszone jako nadzwyczaj silna turbulencja powietrza. Dopiero później wyszło na jaw, że sloty opadły wskutek nieuwważnego potrącenia dźwigni przez kogoś z załogi. Pięciu pasażerów rannych, w tym trzech poważnie. Użytkownik nie zastosował się do zaleceń dyrektywy SDT 44-8. co zapobiegłoby wypadkowi.

4) 20 grudnia 1992. (PK) Pozornie samorzutne opadnięcie slotów przy prędkości podróżnej. Dwoje pasażerów odniosło obrażenia. Dochodzenie ujawniło, że w trzech miejscach przewody ciśnieniowe siłownika hydraulicznego

- Z całą pewnością rozumiem, że ludzie ponieśli śmierć z powodu wad konstrukcyjnych waszego samolotu, panie Marder. Ta maszyna to prawdziwa latająca trumna. A państwa, jak mi się zdaje, ani trochę to nie obchodzi.

- Nie wytrzymam, do jasnej cholery! - Marder uniósł ręce do nieba i poderwał się z fotela. Ruszył nerwowo w przeciwny kąt gabinetu, skąd rzucił z wściekłością: - Szlag mnie trafi! To po prostu niewiarygodne!

Poszło aż za łatwo, pomyślała Jennifer, zdecydowanie za łatwo. Ten histeryczny wybuch obudził w niej dziwne podejrzenia. Od samego początku rozmowy nie mogła się nadziwić zróżnicowaniu reakcji tego człowieka. Nie mógł być jedynie dyrektorem fabryki, zwykłym urzędnikiem wykonującym polecenia rady nadzorczej, wydawał się na to za sprytny. Uważnie obserwowała jego oczy. Większość osób zmuszonych do odpowiedzi na tendencyjne bądź podchwytliwe pytania mimo woli uciekała spojrzeniem w bok czy też spuszczała wzrok. Marder jednak śmiało patrzył na nią, wyglądał na całkowicie opanowanego.

Podejrzewała zatem, że i ten wybuch był w pełni kontrolowany. Tylko czemu miał służyć?

Postanowiła nie zawracać sobie tym głowy. Wszak od początku jej najważniejszym celem było wyprowadzenie tych dwojga z równowagi, przysporzenie im tak wielu zmartwień, żeby wywalczyli dla niej zgodę na rozmowę z prezesem firmy. Bo Jennifer nadzwyczaj zależało, żeby przed kamerami Marty Reardon zadał kilka pytań samemu prezesowi.

Byłby to prawdziwy punkt kulminacyjny jej reportażu. Skoro cały blok programowy miał być poświęcony zastrzeżeniom wobec jakości technicznej samolotu N-22, to publiczne wystąpienia szczeranego urzędnika średniego szczebla bądź wygadanego rzecznika prasowego mogły jedynie nadszarpnąć wiarygodność prezentowanego materiału. Zupełnie inaczej sprawa by się przedstawiała, gdyby zilustrować wydzźwięk filmu rozmową z prezesem firmy.

Tylko na tym zależało Jennifer.

A do tej pory sprawy nie układały się specjalnie po jej myśli.

Marder rzekł w końcu:

- Casey, może ty spróbujesz to wyjaśnić.

Singleton była zaszokowana nagłym wybuchem dyrektora. Marder słynął z porywczosci i niewybrednego słownictwa, ale jej zdaniem popełnił olbrzymi błąd, pozwalając sobie na utratę panowania w obecności reporterki. A teraz jeszcze, z twarzą nabiegłą krwią, dysząc ciężko, rzucił jakby od niechcienia:

- Casey, może ty spróbujesz to wyjaśnić.

- Panno Malone, wszystkie omawiane tu sprawy wiążą się bezpośrednio z kwestią bezpieczeństwa ruchu powietrznego - zaczęła ostrożnie, mając nadzieję, że przynajmniej częściowo wyjaśni w ten sposób nagły wybuch dyrektora. - Musimy przestrzegać stosownych przepisów, a w zakresie bezpieczeństwa samolot N-22 naprawdę się wyróżnia spośród podobnych maszyn. Ilekroć dochodzi do wypadku któregoś z naszych samolotów...

- Mówiąc ściśle, właśnie doszło do takich wypadków - wtrąciła reporterka, hardo patrząc jej prosto w oczy.

- Oczywiście, lecz trwają jeszcze dochodzenia mające na celu wyjaśnienie ich przyczyn. Nasz zespół pracuje w dzień i w nocy, żeby ustalić, z jakiego powodu doszło do tragedii.

- To znaczy: dlaczego nastąpiło opadnięcie slotów? Wydawało mi się, że powinniście to już wiedzieć, skoro wcześniej wielokrotnie dochodziło do analogicznych wypadków.

- Obecnie...

- Proszę posłuchać - wtrącił niespodziewanie Marder. - Tym razem wcale nie zawiniły sloty. Frederick Barker jest zwykłym alkoholikiem i notorycznym kłamcą, pozostającym na usługach przebiegłego adwokata. Nikt przy zdrowych zmysłach nie daje wiary jego wypowiedziom.

Casey przygryzła wargi. Nie mogła przecież w obecności reporterki podważać zdania dyrektora zakładów.

- Jeśli rzeczywiście nie zawiniły sloty... - zaczęła Malone.

- Na pewno nie - oznajmił stanowczo Marder. - W ciągu najbliższej doby oficjalnie opublikujemy wstępne wyniki dochodzenia, które to potwierdzą.

A to co znowu? - zdumiała się Singleton. Do czego on zmierza? Nigdy dotąd nie wydawano żadnych oficjalnych komunikatów dotyczących wstępnych ustaleń zespołu IRT.

- Naprawdę? - zapytała spokojnym tonem reporterka.

- Oczywiście. Casey Singleton jest rzecznikiem prasowym zespołu analizującego przyczyny wypadków. Będziemy z panią w kontakcie, panno Malone.

Tamta musiała zrozumieć, że Marder zmierza do jak najszybszego zakończenia rozmowy, gdyż pospieszenie dodała:

- To jednak nie wszystkie rzeczy, które mieliśmy omówić, panie Marder. Pozostała sprawa pożaru silnika w Miami oraz protesty związku zawodowego wobec planowanej umowy z Chinami...

- Zwykle zwracanie głowy - przerwał jej dyrektor.

- Biorąc jednak pod uwagę ciężar wysuwanych zarzutów, być może zechciałby pan przekazać prezesowi spółki, panu Edgertonowi, propozycję udzielenia przed kamerami odpowiedzi...

- Nic z tego nie wyjdzie - uciął Marder.

- Przecież tu chodzi o dobre imię zakładów. Jeżeli będziemy musieli w reportażu oświadczyć, że prezes firmy odmówił...

- Skończmy wreszcie mydlić sobie oczy. Poza wypadkiem samolotu TransPacific nie ma pani żadnego konkretnego materiału na reportaż. W tej sprawie zostanie jutro wydany wstępny komunikat, powiadomimy panią o tym. Na razie sądzę, że to już wszystko. Bardzo dziękujemy za rozmowę, panno Malone.

Nie zostawiał najmniejszych wątpliwości, że nie chce z nią dłużej rozmawiać.

BUDYNEK ADMINISTRACYJNY

GODZINA 12.43

- Nie ufam tej kobiecie - rzucił Marder, kiedy tylko Malone wyszła z gabinetu. - Jej ani trochę nie interesują fakty, nie obchodzą procedury FAA. Nie ma dla niej najmniejszego znaczenia, jak konstruuje się samoloty. To tylko mydlenie oczu. Na dobrą sprawę pozostało mi zadać jedno pytanie: Czy przygotowuje ten reportaż na zlecenia Airbusa?

- John, a co zrobimy z tym wstępnym oświadczeniem?

- Zapomnij o nim, jakoś to załatwię. Ty masz swoją robotę. Pogadam z działem marketingu, zbiorę pewne materiały i coś skleczę. Porozmawiamy na ten temat pod koniec dnia.

- Powiedziałeś jej przecież wprost, że przyczyną wypadku nie były sloty...

- Zostaw to mnie - uciał Marder. - Wracaj do pracy.

Kiedy Casey wyszła, zadzwonił do Edgartona.

- Odlatuję za godzinę - oświadczył prezes. - Lecę do Hongkongu, by osobiście złożyć kondolencje rodzinom zabitych. Porozmawiam też z przedstawicielami linii lotniczych, żeby okazać im nasze zainteresowanie tragedią.

- To dobry pomysł, Hal.

- Jak poszła rozmowa z tą reporterką?

- Jak można się było spodziewać, "Newslines" szykuje ostrą kampanię przeciwko N-22.

- Dasz radę ją choć trochę wyciszyć?

- Oczywiście, to nie ulega dyskusji.

- Jak chcesz to zrobić?

- Oznajmiłem, że jutro wydamy oficjalny komunikat, głoszący, iż przyczyną wypadku nie mogło być opadnięcie slotów. Relacjonując wstępne wyniki dochodzenia, można zrzucić winę na piracką tuleję odwracacza ciągu.

- Rzeczywiście znaleźliście podrabianą tuleję w samolocie?

- Tak, lecz to nie ona spowodowała wypadek.

- Rozumiem - odparł Edgarton. - Nieautentyczna część to dobra wymówka, bo zdejmuje odpowiedzialność z zakładów.

- Właśnie tak.

- I ta dziewczyna zgodzi się potwierdzić twoją wersję przed kamerą?

- Na pewno.

- Lepiej, żeby tak było. Trzeba uważać na przebiegłe lisy z telewizji. Kto poprowadzi wywiad?

- Reardon - rzekł Marder. - Marty Reardon.

- Nie znam go. Ale jesteś pewien, że będzie wiedziała, co rna mu powiedzieć?

- Całkowicie.

- Poinstruowałeś ją szczegółowo?

- Tak. W dodatku mamy się spotkać jeszcze raz pod koniec dnia pracy.

- Dobrze. Moim zdaniem powinieneś ją też skontaktować z tą specjalistką od wystąpień publicznych.

- No cóż, sam nie wiem... Naprawdę sądzisz...

- Tak, na pewno - przerwał mu Edgerton. - Dopilnuj tego osobiście. Chcę, żeby Singleton była jak najlepiej przygotowana do udzielenia wywiadu przed kamerą.

- W porządku.

- I pamiętaj: Jak spieprzysz tę sprawę, zapłacisz głową. Nie czekając na jego odpowiedź prezes odłożył słuchawkę.

PRZED BUDYNKIEM ADMINISTRACYJNYM

GODZINA 13.04

Jennifer Malone energicznym krokiem przemierzyła parking i wsiadła do samochodu. Była bardziej zdenerwowana, niż chciała się do tego przyznać. Uzmysłowała sobie wreszcie, że nie ma co liczyć na spotkanie z prezesem firmy. Ale chyba jeszcze bardziej martwiło ją to, że - jak przeczuwała - do wystąpienia przed kamerą dyrektor wyznaczy Casey Singleton.

Wypowiedzi kobiety mogły bowiem odmienić nastrój i wpłynąć na ostateczny wydźwięk reportażu. Widzowie woleliby ujrzeć spasionego, aroganckiego biznesmena, każdym słowem okazującego lekceważenie. Natomiast inteligentna, atrakcyjna i mówiąca przekonująco kobieta nie odpowiadała jej celom. Czyżby zarząd firmy był na tyle sprytny, żeby to rozumieć?

No i gdyby Marty rozmawiał z nią agresywnie, to także by źle wypadło.

Wyobrażenie tych dwojga spierających się przed kamerą przyprawiło ją o dreszcz grozy. Singleton nie tylko była bardzo inteligentna, lecz w dodatku robiła ujmujące wrażenie. Mogłoby więc wyjść na to, że Reardon odnosi się napastliwie do typowej piastunki domowego ogniska. A nad Martym trudno było zapanować, miał w zwyczaju skakać do gardeł swoim oponentom.

Ponadto Jennifer zaczęła żywić obawy, że cały reportaż wypadnie blado. Co prawda, Barker mówił nadzwyczaj przekonująco, można zatem było dać jego wypowiedź na końcu. Lecz jeśli rzeczywiście sprawa z dyrektwami technicznymi miała się tak, jak jej przedstawiono, to producent stał na solidnym gruncie. W tym kontekście zarzuty Barkera nabierały nieco odmiennego znaczenia, tym si bardziej że nie był to człowiek w pełni godzien zaufania, jeśli wziąć pod uwagę zastrzeżenia wysuwane wobec niego przez FAA. Wyszliby po prostu na głupców, gdyby oparli reportaż na jego wątpliwych opiniach.

A jeszcze ten dziennikarz, Jack... Jak-mu-tam, zawiódł na całej linii. Nie potrafił się zachować przed kamerą, toteż z jego wypowiedzi raczej niewiele nadawało się do wykorzystania. Poza tym faktycznie, wobec spraw o wiele ważniejszych, nikogo chyba nie obchodziły kwestie handlarzy narkoty-

ków czy przestępców wśród załogi Norton Aircraft. Nie było żadną tajemnicą, że w każdym większym przedsiębiorstwie amerykańskim istniał problem narkotyków. Co gorsza, nadal nie mieli żadnego dowodu, że samolot jest mało wart, a przecież o to głównie chodziło. Bardzo liczyła na zdobycie informacji pozwalających jednoznacznie zaliczyć ten odrzutowiec do kategorii latających trumien.

Ale do tej pory niczego takiego nie znalazła.

Na razie pozostawał więc wstrząsający film nadany w sieci CNN, który widzom z pewnością już się opatrzył, oraz zdjęcia z pożaru silnika w Miami. Te jednak nie robiły specjalnego wrażenia: ot, strużka dymu unoszącego się nad skrzydłem maszyny.

Banalna historia.

Najgorsze, co mogło ją spotkać, to ów zapowiedziany komunikat z wstępnymi wynikami

dochodzenia, obalający zarzuty Barkera...

Zadzwoił telefon.

- Cieszę się, że cię złapałem - odezwał się Shenk.

- Cześć, Dick.

- Jak ci idzie? Jesteś gotowa? Według harmonogramu Marty za dwie godziny powinien skończyć wywiad z Gatesem.

Siłą woli opanowała chęć wykrzyknienia: „Dajmy sobie spokój! Nie znalazłam niczego ciekawego. Materiał nie trzyma się kupy. Byłam głupia, sądząc, że zrobię dobry reportaż w ciągu dwóch dni”.

- To jak, Jennifer? Mam go do ciebie wysłać czy nie?

Nie mogła wydusić z siebie przeczącej odpowiedzi, nie umiała przyznać, że się pomyliła. Shenk pewnie by ją zabił, gdyby teraz chciała odwołać dane wcześniej słowo. Całe jej dotychczasowe postępowanie, a więc sposób przedstawienia mu tematu i wywalczenie zgody na realizację reportażu, nie pozwalało wycofać się z honorem. Mogła jedynie brnąć dalej.

- Tak, Dick. Przysyłaj go tu.

- Zdasz zmontować materiał na sobotę?

- Na pewno.

- I nie będzie to reportaż o wadliwych częściach zamiennych?

- Nie.

- Pamiętaj, że nie mam zamiaru iść w ślady „Sześćdziesięciu minut”. W ogóle nie chcę słyszeć o wadliwych elementach.

- I tak będzie, Dick.

- Nie wyczuwam przekonania w twoim głosie.

- Tego możesz być całkowicie pewien. Po prostu jestem zmęczona.

- W porządku. Zatem Marty wystartuje z Seattle o czwartej, powinien dotrzeć do waszego hotelu około ósmej wieczorem. Do czasu jego przyjazdu spisz szczegółowy plan zajęć na jutro i prześlij mi go faksem do domu. Jutro będziesz miała Marty'ego na cały dzień.

- Dobra.

- Trzymaj się, mała - rzucił i odłożył słuchawkę.

Jennifer wyłączyła aparat komórkowy i westchnęła ciężko.

Po chwili przekreśliła kluczyk w stacyjce i wycofała samochód z parkingu.

Singleton odprowadziła spojrzeniem dużego czarnego lexusa - taki sam wóz, jakim jeździł Jim. Na szczęście Malone nie zauważyła jej w drzwiach budynku. A Casey musiała w spokoju przemyśleć jeszcze wiele spraw.

Wciąż nie była pewna, do czego Marder zmierza. Pozwolił sobie na wybuch wściekłości w obecności reporterki, po czym oznajmił stanowczo, że przyczyną wypadku nie były sloty, i obiecał wydanie nazajutrz oficjalnego komunikatu o postępie dochodzenia prowadzonego przez zespół IRT. Jak mógł posunąć się aż tak daleko? To prawda, że był znany ze swej brawury, ale tym razem zdecydowanie przesadził. Ona zaś nie umiała sobie wyobrazić, co chciał przez to osiągnąć, jeśli nie ośmieszyć zakładów - a przede wszystkim doprowadzić do własnej zguby.

Nie miała jednak żadnych wątpliwości, że John Marder nie zamierza skończyć w ten sposób kariery.

DZIAŁ KONTROLI JAKOŚCI

GODZINA 14.10

Norma przez kilka minut słuchała w milczeniu jej relacji, wreszcie zapytała:

- Więc o co ci chodzi?

- Mam paskudne przecucie, że Marder chce mnie zrobić w rolę rzecznika prasowego firmy.

- Sam natomiast chowa głowę w piasek - przyznała Norma. - To zwykle postępowanie w kryzysowych sytuacjach. W każdym razie możesz być pewna, że ani Edgerton, ani Marder nie zechcą się wypowiadać przed kamerą. Jesteś rzecznikiem zespołu IRT, w dodatku wiceprezesem zakładów, a to chyba wystarczy, byś godnie reprezentowała spółkę Norton Aircraft.

Casey przygryzła wargi. Norma przez chwilę przyglądała jej się uważnie, po czym dodała:

- Co cię trapi?

- Marder oznajmił tej reporterce, że przyczyną wypadku samolotu TransPacific na pewno nie były sloty. Obiecał jej na jutro oficjalny komunikat z wstępnymi wynikami dochodzenia.

- Cholera.

- Przecież wie, że to nieprawda. - Oczywiście.

- Więc dlaczego to zrobił? Dlaczego rzucił mnie hienom na pożarcie?

- Żeby ratować własną skórę. Podejrzewam, że chce uniknąć jakichś kłopotów, o których nie mamy pojęcia.

- Jakich kłopotów?

Norma energicznie pokręciła głową,

- Moim zdaniem to coś związanego z samolotem. Nie zapominaj, że Marder kierował pracami projektowymi, zapewne wie znacznie więcej o N-22 niż ktokolwiek inny w zakładach. Dlatego sądzę, że chce coś ukryć przed opinią publiczną.

- Iz tego powodu miałby fałszować wyniki dochodzenia?

- Tak podejrzewam.

- A mnie wybrał na kozła ofiarnego?

- Na to wygląda.

Casey zamyśliła się na chwilę.

- I co powinnam teraz zrobić? - spytała.

- Dobrze to sobie przekalkulować. - Sekretarka puściła do niej oko zza kłębu dymu papierosowego.

- Nie ma czasu.

Norma wzruszyła ramionami.

- To nie pozostaje nic innego, jak odkryć prawdziwą przyczynę wypadku. Teraz już twoja w tym głowa, zlotko, skoro Marder wystawił cię na pierwszą linię ognia.

Ledwie wyrzwała na korytarz, Richman zawołał z daleka.

- Cześć, dobrze, że jesteś.

- Nie teraz - ucieła szybko.

Weszła do gabinetu i zatrzasnęła za sobą drzwi. Przysunęła sobie stojące na biurku zdjęcie córki i popatrzyła na nie. Fotografia została zrobiona zaraz po wyjściu Allison z basenu sąsiadów; dziewczynka stała obok koleżanki, obie były w strojach kąpielowych i ociekały wodą - uśmiechały się szeroko, radośnie, jakby chciały zaprezentować swą beztroskę.

Casey odsunęła zdjęcie i zajrzała do kartonowego pudła, które ktoś Zostawił na brzegu jej biurka. Wyjęła ze środka czarny przenośny odtwarzacz płyt CD zaopatrzonego w uchwyt do mocowania przy pasku spodni. Długi kabelek łączył go z dziwacznymi goglami, przypominającymi nieco ciemne ochronne szkła spawaczy-główna różnica polegała na tym, że przydymiony, półprzezroczysty ekran był umocowany na zawiasach. A od środka pokrywał go jakiś delikatny nalot, niczym opalizujący pierwszy szron na szybach auta. Casey natychmiast się domyśliła, że ma przed sobą przenośny techniczny komputer serwisowy. Na dnie pudełka znalazła kartkę z odręczną notatką Toma Kormana:

„Przekazuję do testów prototyp VHUD. Życzę miłej zabawy!”

Też coś: miłej zabawy! - pomyślała.

Odłożyła aparat na miejsce i przysunęła sobie stertę papierów. Na wierzchu leżało długo oczekiwane tłumaczenie rozmów z kabiny pilotów, zapisanych w rejestratorze CVR. Poniżej spoczywał numer biuletynu TransPacific Airlines. Norma zaznaczyła nawet odpowiednie miejsce zakładką.

Singleton otworzyła go pospiesznie i spojrzała na zdjęcie Johna Changa, pracownika miesiąca. Na podstawie zamazanej odbitki faksu spodziewała się ujrzeć zupełnie co innego. Fotografia przedstawiała czterdziestoparolemiego, szczupłego i wysportowanego mężczyznę. Stojąca obok niego, uśmiechnięta kobieta była dużo niższa i przysadzista. A klęczące na piasku dzieci państwa Chang okazały się pełnoletnie: dziewczyna miała na wygląd osiemnaście lat, jej starszy brat zapewne studiował. Był bardzo podobny do ojca, tylko starał się ze

wszech miar zaakcentować dzielącą ich różnicę pokoleń - blond włosy miał krótko obcięte najeża, a w lewym uchu nosił złoty kolczyk.

Jeszcze raz przeczytała wydrukowany niżej podpis: „Na zdjęciu odpoczywa na plaży wyspy Lantan wraz z żoną Soon oraz dziećmi, Eriką i Tomem”.

Przed pozującą rodziną na piasku leżał rozpostarty wielki niebieski ręcznik kąpielowy, obok stał koszyk z prowiantem, z którego wystawał brzeg ściereczki w biało-granatową szachownicę. Zwykła, pamiątkowa fotografia nie zawierała żadnych interesujących szczegółów.

W jakim celu ktoś przesłał jej faksem tę stronę?

Popatrzyła na miesiąc wydania: styczeń. Biuletyn pochodził więc sprzed trzech miesięcy.

Nieznany nadawca doszedł jednak do wniosku, że dla niej owa fotografia pracownika miesiąca może być w czymś pomocna. Kto mógł jej to przysłać? Któryś z pracowników linii lotniczych? Jakiś pasażer?

I po co to zrobił?

Cóż takiego niezwykłego znajdowało się na tej stronie biuletynu?

Casey po raz ostami przebiegła ją wzrokiem i wróciła myślami do tragicznego wypadku. Do końca dochodzenia pozostało jeszcze mnóstwo pracy, a jej szczególnie zależało teraz na odkryciu przyczyn katastrofy.

Norma miała rację.

Nie było sensu roztrząsać pobudek kierujących Marderem, być może nie miały one większego

znaczenia. Ostatecznie jej główne zadanie ani trochę się nie zmieniło- musieli się dowiedzieć, co naprawdę zaszło podczas lotu TPA 545.

Zajrzała do sekretariatu.

- Gdzie jest Richman? Norma uśmiechnęła się szeroko.

- Wysłałam go do biura rzecznika prasowego po materiały reklamowe. Przyszło mi do głowy, że mogą ci się przydać.

- Benson nie będzie zachwycony z takiego obrotu sprawy.

- Na pewno. I mam nadzieję, że nie omieszka tego zademonstrować panu Richmanowi. -

Uśmiechnęła się jeszcze szerzej i spojrzała na zegarek. - Nie podejrzewam, żeby wrócił wcześniej niż za godzinę, masz więc trochę czasu dla siebie. Wykorzystaj go dobrze.

LABORATORIUM ANALIZY DŹWIĘKÓW

GODZINA 15.05

- Siadaj. Śmiało.

Ziegler szerokim gestem wskazał jej krzesło. Nawet nie zwrócił uwagi, że Casey jest wściekła po pięciominutowym dobijaniu się do pancernych drzwi laboratorium.

- Wydaje mi się, że znalazłem to, czego szukałaś - oznajmił,

Na środkowym monitorze konsoli widniał zatrzymany obraz z kasety wideo, przedstawiający uśmiechnięte szeroko niemowlę na kolanach matki.

- Chciałaś, żebym zwrócił uwagę na okres bezpośrednio poprzedzający wypadek. Zatrzymałem taśmę na osiemnaście sekund przed pierwszym przechyłem samolotu. Najpierw puszczę ten fragment zapisu w postaci oryginalnej, później włączę filtry. Gotowa?

- Tak,

Ziegler uruchomił odtwarzanie. Przy silnym wzmocnieniu mlaskanie dziecka przypominało ogłuszające trzaski. Stłumiony gwar wypełniający kabinę samolotu przemienił się w huk.

Z głośnika ryknął głos mężczyzny: „Smaczne?”

- Włączam filtr dolnoprzepustowy - zakomunikował Ziegler. Wszystkie odgłosy stały się jakby o kilka tonów niższe.

- Teraz eliminuję tło z kabiny.

Gwar nagle zniknął, w zapadłej ciszy dźwięki niemowlęcia z zapalem ssącego paluszki rozbrzmiały nadzwyczaj wyraźnie.

-I dodaję filtr pasmowy, wysokoczęstotliwościowy.

Mlaskanie stało się ledwie słyszalne. Teraz dało się łatwo zidentyfikować jedynie pobrzękiwanie naczyń dobiegające z kuchenki oraz szelest ubrań.

„Ch...e... je... zje... na...nia...anie?” Głos ojca filmującego maleństwo był silnie zniekształcony, poszarpany.

- Filtry pasmowe źle wpływają na zrozumiałość mowy - objaśnił Ziegler. - Mam nadzieję, że specjalnie ci to nie przeszkadza.

- Ani trochę - odparła Casey.

„Nie mo...e.....e do...e...a.....edy...ewarde...a na... ob...u...y?” - padło

jeszcze bardziej zniekształcone pytanie mężczyzny.

Przez chwilę panowała niemal kompletna cisza, rozległo się tylko parę przytłumionych stuknięć.

- Uważaj, zaraz się zaczniesz - mruknął Ziegler.

W rogu ekranu pojawił się nagle zegar, czerwone jaskrawe cyferki zaczęły odmierzać dziesiąte i setne części sekundy.

Widoczna na zdjęciach kobieta gwałtownie odwróciła głowę, „...o to by...o?”

- Jasna cholera! - syknęła Casey.

Teraz wyraźnie usłyszała cichy, basowy huk, dosyć denerwujące dudnienie.

- Filtry trochę zniekształciły ten szum, ale sprawdzałem widmo częstotliwościowe. Maksimum natężenia występuje w paśmie od dwóch do pięciu herców. W zasadzie to mechaniczne wibracje.

Nie ma wątpliwości, pomyślała Singleton. Po zastosowaniu filtrów ten odgłos dał się bez trudu wyłowić ze ścieżki dźwiękowej kasety.

Omal nie podskoczyła na huk głosu rozbawionego mężczyzny. „LL.okój ...ie, Em”.

Dziecko zakwiliło, a ten wzmocniony i zmodyfikowany odgłos boleśnie zakłuł ją w uszy.

„Je...e...my ju... prą...e domu, ...ar...e”, odezwał się znów mężczyzna.

Basowy huk w tle nagle umilkł.

- Stop! - krzyknęła Casey.

Zegar został zatrzymany, czerwone cyfry w rogu ekranu pokazywały: 11:59:32.

Prawie dwanaście sekund, czyli dokładnie tyle, ile trwało całkowite wypuszczenie slotów do pozycji otwartej.

Zatem podczas lotu TPA 545 nastąpiło opadnięcie slotów!

Obraz przekrzywił się nagle, niemowlę zaczęło zjeżdżać z kolan matki, która błyskawicznie przyciągnęła je do siebie. Na jej twarzy odmalowało się przerażenie. Okrzyki pasażerów przybrały na sile, lecz przy tak zniekształconym widmie dźwiękowym przypominały tylko coraz głośniejszy, jakby elektrostatyczny szum.

Ziegler zatrzymał odtwarzanie.

- Chyba o to ci chodziło, prawda? Rzekłbym, że nie pozostawia żadnych wątpliwości.

- Owszem. Sloty się wysunęły.

- Aha, nie inaczej. Ten odgłos jest dość specyficzny.

- Tylko jak do tego doszło?

Samolot leciał z prędkością podrózną, nie zachodziła potrzeba wypuszczania slotów. Nie wiadomo zresztą, czy opadły samorzutnie, czy uruchomił je pilot. Casey po raz kolejny pomyślała, że bardzo by im pomogło rozszyfrowanie zapisów rejestratora FDR. Prawdopodobnie znaleźliby odpowiedzi na wszystkie

pytania w ciągu paru minut. Ale żmudna praca informatyków posuwała się bardzo wolno.

- Sprawdzałeś ten zapis do końca? - spytała.

- Owszem, interesujące są jeszcze nagrane na samym końcu sygnały alarmowe z kabiny pilotów - odparł Ziegler. - Od momentu kiedy kamera zatrzymała się w przejściu obok drzwi kabiny. Mógłbym zidentyfikować całą sekwencję komunikatów dźwiękowych komputera pokładowego, ale to zajmie cały dzień.

- Posiedź nad tym - poprosiła. - Cenna będzie każda informacja, jaką zdołasz wydobyć z nagrania.

Zapiszczał jej przywoływacz. Casey odpięła go od paska i spojrzała na ekran:

...JM ADMIN NAT PILNE

Marder chciał się z nią jak najszybciej spotkać, czekał w swoim gabinecie.

BUDYNEK ADMINISTRACYJNY

GODZINA 17.00

Dyrektor wyglądał na całkiem spokojnego, a to źle wróżyło.

- Poprosili o krótki wywiad - oznajmił. - Dziesięć, najwyżej piętnaście minut. Nie będziesz miała czasu na omówienie żadnych szczegółów. Ale jako kierownik zespołu IRT najlepiej się nadajesz do przedstawienia stanowiska zarządu firmy w kwestii bezpieczeństwa pasażerów. Musisz wyjaśnić, jak dokładnie badamy przyczyny wypadków i jak sumiennie kontrolujemy jakość naszych wyrobów. A później powiedz, że według wstępnych ustaleń dochodzenia powodem katastrofy była podrobiona tuleja odwracacza ciągu, zainstalowana gdzieś za granicą. Powtórz z naciskiem, iż za wypadek nie mogły być odpowiedzialne sloty. I spróbuj ośmieszyć opinie Barkera. Niech redakcja „Newline” sama decyduje, co z nimi zrobić.

- John, byłam przed chwilą w laboratorium analizy dźwięków. Nie ulega wątpliwości, że podczas rejsu sloty zostały wypuszczone.

- Nie wierzę w jednoznaczne interpretacje odgłosów, a Ziegler to wariat- orzekł Marder. - Dopiero dane z rejestratora pozwolą nam określić prawdziwą przyczynę. Tymczasem zespół IRT wyda wstępne oświadczenie, zgodnie z którym wypadek nie został spowodowany przez opadnięcie slotów.

- Nie podoba mi się to, John - odparła dziwnym głosem.

- Tu chodzi o przyszłość naszych zakładów, Casey.

- Tak, rozumiem, ale...

- Tylko podpisanie umowy z Chinami może uratować firmę. Dostaniemy kredyty, ruszymy prace projektowe, opracujemy nowy model, zatrudnimy więcej ludzi. Taka jest stawka, o którą obecnie toczy się gra. Tysiące nowych miejsc pracy.

- Rozumiem to, John...

- Pozwól, że zadam ci jedno pytanie. Czy według ciebie N-22 jest rzeczywiście niebezpiecznym samolotem?

- Skądże znowu!

- Uważasz go za latającą trumnę?

- Nie.

- A co myślisz o zakładach? Twoim zdaniem to uczciwa firma? - Oczywiście.

Przez chwilę patrzył jej prosto w oczy, wreszcie pokręcił głową.

- Chciałbym, żebyś jeszcze została i posłuchała, co nam powie mój następny gość - oznajmił w końcu.

Edward Fuller był radcą prawnym zakładów Norton Aircraft. Czterdziestoparoletni, chudy i tykowaty, chodził przygarbiony. Niezgrabnie zagłębił się w fotelu.

- Mamy problem, Edwardzie - zaczął Marder. - „Newline” zamierza podczas tego weekendu wyemitować reportaż o samolocie N-22 i podejrzewam, że chcą go przedstawić w bardzo niekorzystnym świetle.

- Jak bardzo niekorzystnym?

- Określają go wprost mianem latającej trumny.

- To przykre. Bardzo źle się składa.

- Owszem. Poprosiłem cię o spotkanie, gdyż chciałbym wiedzieć, czy możemy temu jakoś przeciwdziałać.

- W jakim sensie? - spytał Fuller, marszcząc brwi.

- Moim zdaniem reporterka „Newsline” zwyczajnie goni za sensacją. Ewidentnie jest nie doinformowana i z założenia wrogo nastawiona. Podejrzewam, że przyjęła sobie za cel otoczenie naszych zakładów złą sławą.

- Rozumiem.

- Co możemy zrobić w tej sytuacji? Czy jakimś sposobem dałoby się powstrzymać emisję reportażu?

- Nie.

- A może powinniśmy wystąpić na drogę sądową?

- Też nie, ponieważ program nie został jeszcze nadany. Ale z punktu widzenia dobra firmy szczerze odradzam ten pomysł.

- Chcesz powiedzieć, że nie mamy żadnych szans?

- Na drodze przeciwstawienia się wolności prasy i telewizji? Przecież nie byłoby to nic innego, jak wystąpienie przeciwko zapisom pierwszej poprawki do konstytucji. Ponadto kazałoby podejrzewać, że mamy coś do ukrycia.

- Krótko mówiąc, „Newsline” ma pełne prawo wyemitować ten reportaż, a my nie jesteśmy w stanie temu przeciwdziałać?

- Zgadza się.

- Rozumiem. Gdybyśmy jednak udowodnili, że telewizja przedstawiła sprawę jednostronnie i tendencyjnie, to czy nie moglibyśmy się domagać udostępnienia czasu antenowego na nasze sprostowanie?

- Nie - odparł Fuller. - Przepis o równorzędności stron konfliktu, na podstawie którego można by oprzeć takie wystąpienie, został skreślony za kadencji Reagana. Obecnie telewizyjne programy informacyjne nie są w żaden sposób zobligowane do równorzędnej prezentacji argumentów obu stron konfliktu.

- Przecież to oznacza, że mogą nadawać, co chcą, nawet nie wysłuchawszy argumentów oskarżanej strony.

- Zgadza się.

- To mi pachnie dyskryminacją.

- Niemniej takie są przepisy - rzekł Fuller, wzruszając ramionami.

- Dobra. Zatem reportaż zostanie wyemitowany w nadzwyczaj niekorzystnym dla nas momencie, gdyż publiczna krytyka jakości samolotu może doprowadzić do zerwania negocjacji z Chinami.

- Niestety, to prawda.

- Załóżmy więc, że wskutek nadania tego programu utracimy kontrakt. Czy w takiej sytuacji, gdybyśmy zdołali udowodnić, że „Newsline” zaprezentowały niezgodne z prawdą opinie, możliwe byłoby sądowe wystąpienie o odszkodowanie?

- Cóż, z praktycznego punktu widzenia byłoby to niezwykle trudne. Najpierw trzeba by niezbitnie wykazać, że reporter świadomie zmontował tendencyjny materiał z pominięciem znanych mu faktów.

Dotychczasowa praktyka prawnicza wykazała, iż udowodnienie takiego postępowania jest szczególnie trudne.

- Należy więc uznać, że telewizja nie ponosi żadnej odpowiedzialności za straty, do jakich może doprowadzić?

- Nie.

- Dziennikarzom wolno powiedzieć przed kamerami wszystko, a jeśli nawet w ten sposób doprowadzą nas do bankructwa, to nie pozostanie nic innego, jak psioczyć na zły los?

- Zgadza się.

- Naprawdę nie ma żadnej kontroli materiałów, które są emitowane?

- Niezupełnie. - Fuller rozsiadł się wygodniej. - Można by ich zaskarżyć, gdyby faktycznie świadomie ukazali firmę w złym świetle. Nie zapominajmy jednak, że już wpłynął do sądu pozew od poszkodowanego pasażera lotu Pięćset Czterdzieści Pięć. A to daje reporterom „Newslina” wolną rękę. Będą mogli się tłumaczyć, że przedstawili w reportażu tylko fakty, a zarzuty wobec naszej firmy bezpośrednio wynikają z oskarżeń sformułowanych w pozwie.

- Rozumiem - rzekł Manier. - Dla mnie to jednak dwie różne rzeczy. Treść pozwu sądowego jest znana wąskiej grupie osób, podczas gdy reportaż „Newslina” obejrzy czterdzieści milionów widzów. W ten sposób, niejako automatycznie, poprzez prezentację oskarżeń na antenie dojdzie do ich uwiarygodnienia. Ewentualne straty firmy spowoduje właśnie publiczne przedstawienie zarzutów, a nie ich obecność w pozwie sądowym.

- Rozumiem ten punkt widzenia, ale według przepisów nie da się tego rozdzielić. Reporterzy telewizyjni mają pełne prawo przedstawiać na antenie oficjalnie sformułowane zarzuty.

- A więc telewizja nie ponosi także odpowiedzialności za nieumyślne uwiarygodnienie zarzutów, nawet jeśli te są całkiem bezpodstawne? Gdyby na przykład jakiś adwokat wystąpił z oskarżeniem, że specjalnie zatrudniamy ludzi skazanych za molestowanie seksualne nieletnich, to „Newslina” mogłyby zaprezentować owe zarzuty bez względu na ich zasadność?

- Zgadza się.

- Przyjmijmy, że wystąpimy do sądu i wygramy proces, udowodniwszy, że lekkomyślny adwokat wysunął w pozwie całkowicie nieuzasadnione zarzuty. Czy wówczas moglibyśmy się domagać od „Newslina”, aby wobec czterdziestu milionów telewidzów odwołały wcześniejsze oskarżenia?

- Nie. Telewizja nie ma obowiązku nadawania takich oświadczeń.

- Dlaczego?

-- Redaktorzy telewizyjni mają pełną swobodę wyboru treści prezentowanych materiałów. Jeśli zdecydują, że tego rodzaju sprostowanie jest mało istotne, nie muszą go emitować. Decyzja należy wyłącznie do nich.

- A tymczasem firma może sobie zbankrutować - rzekł gorzko Marder. - Trzydzieści tysięcy ludzi straci pracę, dom, ubezpieczenie lekarskie. I wszyscy rozpoczną karierę pomywaczy w Burger Kingu. A nieco później, gdy zbankrutują także nasi dostawcy z Georgii, Ohio, Teksasu i Connecticut, następnych pięćdziesiąt tysięcy wyląduje na bruku. Nikogo nie będzie obchodził los tych, którzy poświęcili życie projektowaniu, budowie i wykańczaniu najlepszych pła-towców, jakie są dostępne na rynku lotniczym. Pośrednio telewizja ma prawo wymierzyć im wszystkim solidnego kopniaka w tyłek. Tak to wygląda?

- Niestety. - Fuller po raz kolejny wzruszył ramionami. - Tak działa system demokratyczny.

- Raczej niewiele ma wspólnego z demokracją.

- Jest, jaki jest - mruknął prawnik.

Marder zerknął na Casey, po czym zwrócił się znowu do Fullera:

- Posłuchaj, Ed. Naprawdę znaleźliśmy się w kropce. Produkujemy doskonały samolot, wszelkie obiektywne wskaźniki jakości dowodzą jednoznacznie, że jest on całkowicie bezpieczny. Poświęciliśmy wiele lat na prace projektowe i doskonalenie konstrukcji, nie mamy sobie nic do zarzucenia. A ty twierdzisz teraz, że pierwszy lepszy reporter może się pokręcić trochę po zakładzie, zmontować tendencyjny materiał i wobec milionów widzów doszczętnie zrujnować naszą reputację. I nie poniesie żadnej odpowiedzialności za swoje poczynania, my zaś nie będziemy mogli się domagać odszkodowania za straty.

Prawniki pokiwały głową.

- To naprawdę niewiarygodne - dodał Marder. Fuller odchrząknął.

- No cóż, nie zawsze tak było, ale od trzydziestu lat, od głośnego procesu Sullivana z tysiąc dziewięćset sześćdziesiątego czwartego roku, we wszystkich sprawach o zniesławienie adwokaci odwołują się do pierwszej poprawki do konstytucji. W ten sposób dziennikarze korzystają z pełni swobód...

- Wliczając w to swobodę rzucania bezzasadnych oskarżeń - wtrącił dyrektor.

Fuller wzruszył ramionami.

- Od dawna się o tym mówi. Już kilka lat po przegłosowaniu pierwszej poprawki sam Thomas Jefferson wypowiadał się publicznie na temat niestosownych zachowań dziennikarzy...

- Ed, nie zaprzatajmy sobie głowy tym, co było dwieście lat temu. Nie chodzi tu zresztą o kilku wścibskich wydawców lokalnej brukowej prasy. Mówimy przecież o znanym programie publicystycznym, który za pośrednictwem telewizji dociera do czterdziestu, może nawet pięćdziesięciu milionów odbiorców, co stanowi już znaczny procent ludności naszego kraju. A redaktorka tegoż programu zamierza zrujnować naszą reputację, zniszczyć ją doszczętnie. Całkowicie niesprawiedliwie. Dokładnie z taką sytuacją mamy do czynienia. Tak więc... - urwał na krótko - co byś nam radził?

- Cóż... - Fuller ponownie odchrząknął. - Chyba to, co radzę wszystkim moim klientom. Mówić prawdę.

- Doskonale, Ed. To brzmi dumnie. Ale ja pytałem, co radziłbyś nam zrobić.

- Byłoby chyba najlepiej, gdybyście mogli rzetelnie i szczerze wyjaśnić, co się stało w trakcie lotu Pięćset Czterdzieści Pięć.

- Wypadek zdarzył się cztery dni temu. Nie znamy jeszcze jego przyczyny.

- Powiedziałem tylko, że byłoby najlepiej, gdybyście ją poznali.

Po wyjściu Fullera Marder odwrócił się do Casey. Przez dłuższy czas patrzył na nią w milczeniu.

Singleton krótko wytrzymała to spojrzenie. Doskonale rozumiała wydźwięk tej wyreżyserowanej rozmowy dyrektora z radcą prawnym. Musiała jednak przyznać, że Fuller miał rację. Rzeczywiście byłoby najlepiej, gdyby potrafili rzetelnie przedstawić prawdziwą przyczynę katastrofy. I słuchając jego wyjaśnień zaczęła nabierać przekonania, że jest już bardzo blisko odkrycia prawdy - w każdym razie tak blisko, by podjąć się niewdzięcznego zadania. Pozostawało jeszcze wiele znaków zapytania, mnóstwo wątpliwości, czuła jednak, że jest zdolna sklecić z poznanych faktów wiarygodne wyjaśnienie.

- W porządku, John - odezwała się w końcu. - Wystąpię przed kamerą.

- Doskonale. - Marder uśmiechnął się szeroko i zatarł ręce. - Wiedziałem, że można na ciebie

liczyć, Casey. Redaktorka „Newsline” wyznaczyła nagranie na jutro, na czwartą po południu. Chciałbym, abyś przedtem przynajmniej krótko porozmawiała z konsultantką od spraw wystąpień publicznych, którą zatrudniliśmy...

- John, wolałabym to zrobić na swój sposób.
- To bardzo miła kobieta, poza tym...
- Przykro mi, ale nie ma na to czasu.
- Naprawdę mogłabyś wiele skorzystać, Casey. Chociażby wysłuchaj paru jej rad.
- John, mam mnóstwo pracy. Pożegnała się szybko i wyszła z gabinetu.

DZIAŁ URZĄDZEŃ CYFROWYCH

GODZINA 18.15

Wcale nie obiecała mu powiedzieć tego, co sobie życzył. Podjęła się jedynie wystąpić przed kamerą. Pozostały jej więc niecałe dwadzieścia cztery godziny na uczynienie przełomu w posuwającym się z wolna dochodzeniu. Nie była na tyle naiwna, by sądzić, iż zdoła w tym czasie wyjaśnić prawdziwą przyczynę wypadku. Sądziła jednak, że uda jej się odkryć coś, co będzie mogła przedstawić reporterce.

Sporo rzeczy pozostawało wciąż wątpliwych. Nie została wyjaśniona rola wadliwego trzpienia zatraskowego czy źle działającego czujnika zbliżeniowego; wiele mogły wyjaśnić zeznania leżącego w szpitalu pierwszego oficera. Musiała też poczekać na ostateczną interpretację sygnałów alarmowych utrwalonych na kasecie wideo i na tłumaczenie rozmów, które miała wykonać Ellen Fong. Nie ulegało najmniejszej wątpliwości, że podczas rejsu zostały wypuszczone sloty, ale później dość szybko schowane z powrotem. Cóż to mogło oznaczać?

Mnóstwo rzeczy musiała jeszcze sprawdzić.

- Wiem, jak bardzo są ci potrzebne te dane - rzekł Rób Wong, obracając się na krześle. Siedział przed konsolą analizy zapisów cyfrowych, na ekranie głównego monitora widniały szeregi liczb. - Nie musisz mi tego tłumaczyć. Ale czego się spodziewasz?

- Rób, wiem na pewno, że sloty zostały wypuszczone. Nie wiem tylko, w jakim celu pilot miałby to robić. Chciałabym też poznać inne okoliczności całego zdarzenia. Trudno snuć przypuszczenia, nie znając danych z rejestratora.

- Wolałbym jednak, abyś wreszcie pojęła prawdę. Mamy do skalibrowania sto dwadzieścia godzin zapisu, z czego początkowych dziewięćdziesiąt siedem nie wykazuje żadnych anomalii. Ale dwadzieścia trzy godziny wymagają ręcznego uzupełniania.

- Dla nas najważniejsze są trzy ostatnie godziny.

- Rozumiem, ale żeby do nich dotrzeć, musimy mozolnie systematyzować dane poprzedzające ten okres, począwszy od zerwania połączenia z szyną. Został nam do przetworzenia zapis z dwudziestu trzech godzin, a dotychczas posuwamy się w tempie jednego sektora zapisu na dwie minuty.

Singleton zmarszczyła brwi.

- Czy mam rozumieć... - zaczęła, prowadząc w pamięci pobieżne obliczenia.

- Jeśli nic się nie zmieni, przywrócenie synchronizacji zajmie nam sześćdziesiąt pięć tygodni.

- Przecież to więcej niż rok!

- Jeszcze przy założeniu, że będziemy pracować na zmiany przez całą dobę. Sam przyjąłbym to jako zlecenie na trzy lata.

- Rób, potrzebujemy tych danych jak najszybciej!

- Tego się po prostu nie da zrobić, Casey. Chyba będziesz się musiała obejść bez wskazań rejestratora FDR. Przykro mi. Nic na to nie poradzę.

Zadzwoiła do rachuby.

- Czy zastałam Ellen Fong?

- Nie przyszła dzisiaj do pracy. Przekazała telefonicznie, że wypadło jej coś pilnego i musi zostać w domu.

- Mam pani jej domowy numer telefonu?

- Oczywiście, lecz o tej porze jej pani nie zastanie. Szykowała się na jakieś przyjęcie. Jeśli dobrze pamiętam, miała pójść z mężem na spotkanie charytatywne.

- Proszę jej przekazać, że dzwoniłam.

Następnie wybrała numer pracowni „Video Imaging” w Glendale, która miała przygotować obróbkę zapisu na kasecie.

- Czy zastałam Scotta Harmona?

- Wyszedł dzisiaj wcześniej. Będzie jutro o dziewiątej rano.

Połączyła się z biurem Steve'a Nieto, fizera z Vancouver. Telefon odebrała jego sekretarka.

- Steve wyszedł na jakieś ważne spotkanie. Wiem jednak, że próbował się z panią skontaktować. Ma podobno złe wieści.

Casey westchnęła ciężko. Domyślała się, jakie to złe wieści może otrzymać z Vancouver.

- Czy może się pani z nim skontaktować?

- Nie. Zobaczymy się dopiero jutro.

- Proszę przekazać, że dzwoniłam.

Zabrzęczał jej aparat komórkowy.

- Matko Boska, ten Benson to prawdziwy wariat - rzekł Richman. - Nie rozumiem, czemu się tak wściekł. Myślałem, że mnie pobije.

- Skąd dzwonisz?

- Z biura. Chcesz, żebym na ciebie zaczekał?

- Nie. Już po szóstej. Jedź do domu.

- Ale...

- Zobaczymy się jutro, Bob. Przerwała połączenie.

Przechodząc obok hangaru numer 5 zauważyła, że ekipa techniczna kończy przygotowania do cyklicznego testu sieci elektrycznej. Cały samolot został dźwignięty trzy metry ponad posadzkę i wsparty na czterech połyskujących niebieskawo rusztowaniach rozmieszczonych pod skrzydłami, dziobem i ogonem maszyny. Rozciągano właśnie elastyczne siatki zabezpieczające pod brzuchem, podwieszane mniej więcej na wysokości trzeciego piętra. Wszystkie drzwi i klapy przedziałów technicznych w kadłubie były szeroko pootwierane, stojąca na rusztowaniu ekipa podłączała grube kable biegnące od głównej konsoli testowej- wielkiego przenośnego urządzenia dwumetrowej długości, ustawionego obecnie pośrodku hali, obok schodków prowadzących do wnętrza maszyny.

Cykliczny test sieci elektrycznej zasadzał się na sekwencyjnym wysyłaniu impulsów sterujących wszystkimi systemami samolotu. Umożliwiało to szybkie sprawdzenie poprawności działania urządzeń, od świateł w kabinie pilotów czy lampek rozmieszczonych nad fotelami w przedziałach pasażerskich, poprzez zestaw przyrządów pokładowych i urządzenia zapłonowe silników, aż po hydrauliczne mechanizmy wysuwania podwozia. Pełen cykl kontrolny zajmował dwie godziny, a trzeba go było powtórzyć co najmniej kilkanaście razy, test mógł się więc zakończyć dopiero nazajutrz.

Przechodząc obok konsoli sterującej, Singleton zauważyła Teddy'ego Rawleya. Był zajęty, pomachał jej tylko z daleka ręką. Niewątpliwie musiał się już dowiedzieć, że w najbliższych dniach

powinien się odbyć lot kontrolny, dlatego też postanowił osobiście nadzorować przebieg cyklicznego testu sieci elektrycznej.

Casey odwzajemniła gest powitania, lecz on nawet tego nie zauważył.

Zawróciła pospiesznie i ruszyła w stronę swego biura.

Na zewnątrz zapadał zmrok, niebo przybrało odcień głębokiego granatu. Idąc przez parking, zwróciła uwagę na stłumiony huk silników jakiegoś samolotu startującego z lotniska Burbank. Była już przed wejściem do budynku administracyjnego, kiedy spostrzegła Amosa Petersa idącego powoli do swego samochodu. Niósł pod pachą gruby plik jakichś dokumentów. Zauważył ją i zawołał z daleka:

- Cześć, Casey!

- Witaj, Amos.

Zawróciła w jego kierunku. Peters z hukiem położył papierzyska na dachu auta i pochylił się nisko, żeby wsunąć kluczyk do zamka drzwi auta.

- Słyszałem, że dyrektor nie daje ci żyć - mruknął.

- Owszem.

Wcale jej to nie zaskoczyło, zapewne już wszyscy pracownicy wiedzieli, że została obarczona dodatkową funkcją. Zaraz po podjęciu pracy w zakładach Nortona odkryła ze zdumieniem, iż nawet gońcy i sprzątaczkę znają szczegóły wielu zdarzeń, które miały miejsce zaledwie przed godziną.

- Udzielisz tego wywiadu?

- Tak, wyraziłam już zgodę.

- I powiesz to, czego od ciebie zażądatają? Wzruszyła ramionami.

- Nie staraj się udawać kogoś innego, niż jesteś - rzekł. - Będziesz miała do czynienia z hienami telewizyjnymi, a to zwierzęta stojące w hierarchii ewolucyjnej na równi z robactwem mnożącym się w kałużach. Śmiało możesz kłamać. Niech się wypchają.

-Zobaczmy. Westchnął głośno.

- Jesteś na tyle dużą dziewczynką, żeby wiedzieć, na jakiej zasadzie to wszystko działa. - Urwał na chwilę. - Jedziesz do domu?

- Nie, jeszcze nie.

- Na twoim miejscu nie kręciłbym się po terenie o tak późnej porze.

- Dlaczego?

- Ludzie są wkurzeni. Przez kilka najbliższych dni powinnaś wcześniej wychodzić z pracy. Chyba rozumiesz, co mam na myśli?

- Zapamiętam sobie twoje rady.

- Zapamiętaj, Casey. To nie są żarty. Wsiadł do samochodu i uruchomił silnik.

DZIAŁ KONTROLI JAKOŚCI

GODZINA 19.20

Norma już wyszła, biuro świeciło pustkami. Na końcu korytarza krzątała się sprzątaczką, z włączonego tranzystora płynęła piosenka zatytułowana „Uciekaj, dziecino, uciekaj”.

Casey podeszła do ekspresu, nalala sobie kubeczek zimnej kawy i zamknęła się w swoim gabinecie. Zapaliła światło i z obrzydzeniem popatrzyła na coraz większy stos papierów zalegających biurko.

Usiadła, starając się wykrzesać z siebie resztki zapału do pracy. Do wystąpienia przed kamerą pozostało jej dwadzieścia godzin, a wciąż nie było konkretnych wyników dochodzenia.

„Śmiało możesz kłamać. Niech się wypchają”.

Westchnęła. Prawdopodobnie Amos miał rację.

Obrzuciła spojrzeniem biuletyn linii lotniczych ze zdjęciem Johna Changa w otoczeniu najbliższej rodziny, po czym szybko odsunęła go na bok. Nie miała żadnego sprecyzowanego planu działania, mogła jedynie przeglądać tę korespondencję z nadzieją, że trafi na coś ciekawego.

Po raz kolejny wzięła do ręki plan lotu z dołączonymi mapkami. Nadal odczuwała dziwny niepokój związany z tym dokumentem. Pamiętała, że poprzedniego wieczoru zainteresowała ją pewna myśl, tuż przed telefoniczną rozmową z Marderem. Dręczyło ją bliżej nie określone przecucie... Cóż to mogło być?

W każdym razie wciąż nie potrafiła ukierunkować własnych podejrzeń. Odłożyła więc plan lotu, ale w ostatniej chwili zwróciła uwagę, że jest to kopia nadesłana z Hongkongu wraz z przypiętą oficjalną deklaracją przewoźnika. Odwróciła kartkę i popatrzyła na listę załogi:

JOHN ZHEN CHANG, KAPITAN ur. 07.05.1951 M

LEU ZAŃ PING, PIERWSZY OFICER ur. 11.03.1959 M

RICHARD YONG, PIERWSZY OFICER ur. 09.09.1961 M

GERHARD REEMANN, PIERWSZY OFICER ur. 23.07.1949 M

THOMAS CHANG, PIERWSZY OFICER ur. 29.06.1970 M HENRIMARCHAND, MECHANIK

POKŁADOWY ur. 25.04.1969 M

ROBERT SHENG, MECHANIK POKŁADOWY ur. 13.06.1962 M

HARRIET CHANG, STEWARDESA ur. 12.05.1977 K

LINDA CHING, STEWARDESA ur. 18 05 1976 K

NANCY MORLEY, STEWARDESA ur. 19.07.1975 K

KAY LIANG, STEWARDESA ur. 04.06.1967 K

JOHN WHITE, STEWARD ur. 30.01.1970 M

W. V. CHANG, STEWARDESA ur. 01.04.1977 K

SHA YAN HAO, STEWARDESA ur. 13.03.1973 K

Y. JIAO, STEWARDESA ur. 18.11 1976 K

HARRIET KING, STEWARDESA ur. 10.10.1975 K

B. CHOI, STEWARDESA ur. 18 11 1976 K

YEE CHANG, STEWARDESA ur. 08.01.1974 K

Upiła łyk kawy. Na tej liście też jej się coś nie zgadzało, nie potrafiła jednak sprecyzować swoich podejrzeń.

Odłożyła ją na bok.

Pod spodem znajdował się fragment stenogramu rozmów prowadzonych przez kontrolera Południowokalifornijskiego Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego. Jak zwykle, maszynistka spisała z taśmy poszczególne wypowiedzi, nie zadając sobie trudu wprowadzenia interpunkcji czy też oddzielenia połączeń z kapitanem TPA 545 od komunikatów innych pilotów:

05:43:12 UAH198 zgłasza się lot sto dziewięćdziesiąt osiem na kursie trzysta sześćdziesiąt pięć pułap jedenaście tysięcy osiemset metrów

05:43:15 CKRL przyjąłem sto dziewięćdziesiąt osiem

05:43:17 USA25 85 ponownie na tej częstotliwości po wymianie radia przepraszam za kłopoty

05:43:19 AAL001 mam rezerwę paliwa cztery tysiące dwieście kilogramów

05:43:22 CKRL przyjąłem dwa pięć osiem pięć cieszę się że masz kłopot z głowy 05:43:23 TPA545 zgłasza się transpacific pięć cztery pięć mamy sytuację awaryjną

05:43:26 CKRL przyjąłem zero zero jeden

05:43:29 CKRL słucham pięć cztery pięć

05:43:31 TPA545 proszę o zgodę na awaryjne lądowanie w los angeles

05:43:32 AAL001 schodzę do dziewięciu tysięcy pięćuset

05:43:35 CKRL w porządku pięć cztery pięć zezwalam nazejście z kursu

05:43:30 TPA545 przyjąłem

05:43:41 CKRL podaj charakter waszej sytuacji awaryjnej

05:43:42 UAH198 potwierdzam kurs trzysta dwadzieścia jeden pułap dziesięć tysięcy osiemset

05:43:55 AALOO 1 utrzymuję kurs dwa sześć dziewięć

05:44:05 TPA545 mamy stan wyjątkowy wśród pasażerów potrzebna będzie pomoc lekarska rzekłbym że przydałoby się trzydzieści może nawet czterdzieści karetek pogotowia 05:44:10 CKRL powtórz pięć cztery pięć dobrze zrozumiałem żądasz podstawienia czterdziestu karetek pogotowia

05:44:27 UAH198 przechodzę na sto dwadzieścia cztery koma dziewięć

05:44:35 TPA545 potwierdzam wpadliśmy w bardzo silną turbulencję powietrza mamy wielu rannych wśród pasażerów i członków załogi

05:44:48 CKRL odebrałem sto dziewięćdziesiąt osiem życzę miłego dnia

05:44:50 CKRL transpacific odebrałem twoje żądanie podstawienia czterdziestu karetek pogotowia

05:44:52 UAH198 dziękuję nawzajem

W miarę czytania Casey ogarniało coraz większe zdumienie. Owa zarejestrowana wymiana zdań sugerowała całkiem nieprzepisowe zachowanie kapitana.

Wypadek zdarzył się kilkanaście minut po piątej, a w tym czasie samolot był jeszcze w kontakcie radiowym z wieżą kontroli lotów w Honolulu. Mając tak wielu rannych na pokładzie, kapitan powinien był niezwłocznie powiadomić kontrolera z Hawajów.

Nie uczynił tego jednak.

Dlaczego?

Leciał dalej w kierunku wybrzeża, jakby specjalnie czekał na moment, kiedy będzie mógł się zwrócić do Południowokalifornijskiego Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego z prośbą o zgodę na awaryjne lądowanie w Los Angeles.

Z jakiego powodu wolał lądować na kontynencie?

I czemu podał w pierwszym komunikacie, że przyczyną wypadku była silna turbulencja powietrza? Musiał zdawać sobie sprawę, że to nieprawda. Przecież już wcześniej powiedział stewardesie, iż nastąpiło samorzutne opadnięcie slotów. Przeprowadzona przez Zieglera analiza nagrania potwierdziła jednoznacznie, że sloty zostały wypuszczone. Dlaczego więc pilot nie powiedział tego w rozmowie z kontrolerem? Po co świadomie kłamał?

Nikt nie miał wątpliwości, że John Chang to doskonały pilot. Jak zatem można było wyjaśnić to dziwne zachowanie? Czyżby znalazł się w szoku? Cóż,

nawet najlepszym pilotom się to zdarzało w chwilach szczególnego kryzysu. Niemniej przebieg rozmowy układał się w dziwny ciąg, jak gdyby stanowił element jakiegoś nakreślonego z góry planu postępowania. Zaczęła czytać dalej:

05:44:59 CKRL czy potrzebny wam jakiś specjalistyczny personel lekarski jakiego typu obrażenia odnieśli pasażerowie

05:45:10 TPA545 trudno powiedzieć

05:45:20 CKRL nie może nam pan powiedzieć nic więcej na temat rannych

05:45:30 TPA545 przykro mi ale nie jeszcze nic więcej nie wiem

05:45:32 CKRL przechodzę na dwieście dwanaście koma dziewięć

05:45:35 TPA545 czy ktoś jest nieprzytomny

05:45:40 CKRL nie zdaje się że nie ale dwie osoby nie żyją

Wyglądało na to, jakby kapitan zameldował o ofiarach śmiertelnych dopiero po chwili zastanowienia.

05:45:43 CKRL przyjąłem zero zero jeden

05:45:51 TPA545 pięć cztery pięć jaki jest stan maszyny

05:45:58 CKRL mamy jakieś zniszczenia w przedziale pasażerskim ale nie jest to nic groźnego.

Nic groźnego? - zdumiała się Casey. Naprawa zniszczeń w przedziałach pasażerskich musiała kosztować miliony dolarów. Czyżby kapitan wcześniej nawet nie raczył rzucić okiem na wnętrze samolotu? Naprawdę nie znał rozmiaru zniszczeń? Bo i czemu miałby ukrywać faktyczny stan rzeczy?

05:46:12 CKRL a jak się sprawują przyrządy pokładowe

05:46:22 TPA545 wszystko działa normalnie fdau nie wykazuje żadnych usterek

05:46:31 CKRL zrozumiałem pięć cztery pięć chciałbym jeszcze wiedzieć w jakim stanie znajduje się załoga

05:46:38 TPA545 kapitanowi i drugiemu nic się nie stało

Wszakże w tym czasie pierwszy oficer, a raczej jeden z nich, leżał na podłodze zalany krwią. Czyżby kapitan i o tym nie wiedział?

Casey pospiesznie przebiegła wzrokiem resztę stenogramu i odłożyła dokument. Postanowiła nazajutrz z rana pokazać go Feliksowi i zapytać o zdanie.

Przerzuciła następnie raport analizy wytrzymałościowej szkieletu maszyny, wstępny raport o

stanie przyrządów pokładowych oraz sprawozdanie zawierające charakterystykę odnalezionych pirackich części, trzpienia zatrzasku mocowania slotu oraz tulei odwracacza ciągu silnika. Powoli i cierpliwie przeglądała kolejne papiery.

Było już po dziesiątej wieczorem, kiedy wróciła do wydruku usterek utrwalonych w rejestratorze DFDR. Do tej pory miała nadzieję, że obejdzie się bez tych informacji cząstkowych i będzie mogła wykorzystać zapis głównego rejestratora FDR. Teraz jednak nie pozostało jej nic innego, jak rozpocząć wnikliwą analizę dostępnych danych.

Odczuwając przemożne zmęczenie i ziewając szeroko, powiodła spojrzeniem po długich kolumnach cyfr:

A/S PWR TEST
AIL SERVO COMP
AOA INV
CFDS SENS FAIL
CRZ CMD MON INV
EL SERVO COMP
EPR/N1 TRA-1
FMS SPEED INV
PRESS ALT INV
G/S SPEED ANG
SLAT XSIT T/0
G/S DEY INV
GND SPD INV
TAS INV
TAT INV
AUX 1 AUX 2
AUX 3
AUX COA
A/S ROX-P
RDR PROX-1
AOA BTA
FDS RG
F-CMD MON

Nie miała ochoty się w to zagłębiać. Przypomniała sobie, że nawet nie jadła obiadu, zaczynała coraz dotkliwiej odczuwać głód. W każdym razie jedyne wątpliwości, jakie żywiła w odniesieniu do tego spisu, stanowiły owe połączenia dodatkowe, oznaczone jako AUX. W jej pamięci odżyły wyjaśnienia Rona: pierwsza pozycja listy dotyczyła zapasowego generatora prądu, druga i trzecia odzwierciedlała stan wejść rezerwowych, natomiast czwarta, AUX COA, obrazowała funkcjonowanie wyposażenia dodatkowego zamówionego przez klienta. Ale w tym wypadku nic nie było do niej podłączone, a według Rona odczyty równe zeru o niczym nie świadczyły. Z góry ustalano taką wartość na każdej linii wejściowej rejestratora.

Zatem można było zapomnieć o szczegółowej analizie tego wydruku.

Nic by to nie dało.

Casey wstała zza biurka, przeciągnęła się i spojrzała na zegarek: dwudziesta druga piętnaście.

Warto by się choć trochę przespać, pomyślała. Wszak jutro czekał ją występ przed kamerą telewizyjną. A wolała po emisji reportażu nie odebrać telefonu od matki z uwagami w rodzaju: „Wiesz, kochanie, wyglądałaś na strasznie przemęczoną...”

Złożyła wydruk i odsunęła go od siebie.

Zero to wskazania z góry założone, powtórzyła w myślach. Zarazem uzmysłowiła sobie, że takie samo zero symbolizuje efekt jej dotychczasowej pracy, zwłaszcza tego wieczornego przeglądania dokumentów.

Olbrzymie, pękate zero.

Absolutnie nic.

- Grubaśne, puste zero - mruknęła pod nosem - które oznacza, że nic nie jest podłączone do linii.

Aż bała się myśleć, co to naprawdę oznacza. Czas uciekał nieubłagane, jej nadzieje na błyskawiczne odkrycie przyczyn wypadku stopniowo brały w łeb, zatem nieodwołalnie musiało się to skończyć głupią miną przed kamerą ekipy reporterskiej i brakiem jakichkolwiek sensownych odpowiedzi na pytania osławionego Marty'ego Reardona. Pozostawały jej tylko te wyjaśnienia, które Marder naprędce wysłał z palca.

„Śmiało możesz kłamać. Niech się wypchają”.

Może właśnie tak należało postąpić?

, Jesteś na tyle dużą dziewczynką, żeby wiedzieć, na jakiej zasadzie to wszystko działa”.

Zgasiała światło i otworzyła drzwi gabinetu.

Przywitała się ze sprzątającą biuro Esther i poszła korytarzem. Wsiadła do windy i na wpół świadomie sięgnęła do tablicy, pomyliła się jednak i wcisnęła guzik oznaczony cyfrą 1.

Zajaśniała lampka pod przyciskiem, drzwi windy zaczęły się zasuwać.

Casey zamrugała i popatrzyła rozszerzonymi oczyma na podświetloną cyfrę 1.

Ziewnęła szeroko. Czuła się niezwykle zmęczona. Niepotrzebnie siedziała w biurze do późnej nocy. W takim stanie człowiek popełnia najgłupsze pomyłki, może przeoczyć najbardziej oczywiste rzeczy.

Jeszcze raz popatrzyła na podświetlony guzik na tablicy windy.

I nagle uzmysłowiła sobie, co ją tak nurtowało.

-Zapomniała pani o czymś?-spytała Esther, kiedy Casey wbiegła z powrotem do biura.

- Nie.

Wpadła do gabinetu i zaczęła gwałtownie przerzucać papiery na biurku. Dokumenty posypały się na podłogę, ona jednak nie zwracała na to uwagi.

Roń powiedział, że zero jest wartością normalną, założoną, i jeśli ono się pojawia na wydruku, nie wiadomo, czy chodzi o sprawnie działające urządzenie, czy też dana linia wejściowa rejestratora nie jest z niczym połączona. Lecz jeśli w pamięci zapisana zostaje inna wartość... musi to oznaczać...

Znalazła w końcu wydruk i szybko powiodła palcem wzdłuż kolejnych wierszy:

AUX1 AUX2 AUX3 AUX COA

0000000000 0000000000 0000000000 0100000000

Na wydruku była cyfra 1! Rejestrator odnotował jakiś błąd urządzenia dołączonego do wejścia AUX COA, co wskazywało wyraźnie, że ta linia była podłączona.

Co spowodowało ten błąd?

Odkrycie zaparło jej dech w piersi.

Bała się nawet w myślach sformułować odpowiedź.

Bo według Rona to wejście rejestratora wykorzystywano do podłączenia urządzeń dodatkowych, zamówionych przez klienta - najczęściej rejestratora serwisowego QAR.

A przecież Quick Access Recorder, przeznaczony głównie dla potrzeb fabrycznych zespołów obsługi naziemnej, zawierał mniej więcej te same dane, co rejestrator wskazań przyrządów FDR. Jeśli więc na pokładzie samolotu znajdował się QAR, to jego pamięć mogła im bardzo pomóc w wyjaśnieniu przyczyn wypadku.

Ron utrzymywał jednak, że w tym samolocie nie było rejestratora serwisowego.

Mówił, że zaglądał do ogonowego przedziału technicznego, gdzie zazwyczaj montowano te rejestratory w N-22. Ale tam go nie znalazł.

Czy szukał później w innych miejscach?

Na pewno dokładnie sprawdził cały samolot?

Casey doskonale wiedziała, że przepisy Zarządu Federalnego nie obligują przewoźników do instalowania tych urządzeń w swoich maszynach. Stąd też QAR montowano w jednym z kilku możliwych miejsc, zgodnie z życzeniami klienta. Mógł się znajdować nie tylko w ogonowym przedziale technicznym, lecz równie dobrze w ładowni czy w głównym bloku przyrządów pod kabiną pilotów... Jak również w wielu innych miejscach.

Czy Ron rzeczywiście sprawdzał je wszystkie?

Błyskawicznie postanowiła zrobić to sama.

Przez następne dziesięć minut zaciekle kartkowała grube tomiska instrukcji technicznych samolotu N-22, ale nie znalazła w nich spisu możliwych miejsc instalacji QAR. W instrukcjach w ogóle nie wspomniano o takim rejestratorze, przynajmniej ona nie natknęła się nigdzie na tę nazwę. Doszła jednak do wniosku, że ma u siebie jedynie ogólnodostępne instrukcje serwisowe; w dodatku pochodziły sprzed paru lat, a ponieważ nie była bezpośrednio zainteresowana serwisem tych maszyn, nawet się dotąd nie upominała o wymianę egzemplarzy na nowsze. Większość czysto technicznej dokumentacji w jej gabinecie pochodziła sprzed pięciu lat, kiedy jeszcze gromadziła podobne materiały, chcąc się jak najszybciej wciągnąć w obowiązki zawodowe.

Dopiero później przypomniała sobie o spoczywającym w kartonowym pudełku prototypie serwisowego wyświetlacza komputerowego VHUD.

Jak znalazł! - pomyślała. Szybko wyciągnęła wizjer, wsunęła go sobie na głowę i opuściła ekranik przed oczy. Wetknęła wtyczkę kabla do gniazdka w przenośnym odtwarzaczu CD-ROM i włączyła zasilanie.

Nic nie zadziało.

Przez chwilę sprawdzała sprzęt, aż w końcu odkryła, iż we wnętrzu czytnika nie ma żadnej płyty cyfrowej. Sięgnęła z powrotem do kartonu i wyjęła pudełko z połyskującym srebrzyście krążkiem. Wsunęła go w szczelinę odtwarzacza i ponownie włączyła zasilanie.

Ekranik rozjaśnił się ledwie zauważalnie i po paru sekundach Casey ujrzała przed sobą stronę tytułową głównej instrukcji serwisowej samolotu N-22. Poczula się trochę nieswojo, gdyż zdawała sobie sprawę, że ma ekran tuż przed oczyma, ale odnosiła wrażenie, jakby powiększona strona dokumentu zawisała w powietrzu dwa metry dalej. W dodatku była prawie przezroczysta, pozwalając jej nawet odczytywać tytuły książek na półce pod ścianą.

Singleton przypomniała sobie powiedzenie Kormana, który twierdził, że okrzyczana rzeczywistość wirtualna nadaje się wirtualnie do niczego, z wyjątkiem kilku specyficznych zastosowań, takich jak chociażby bezpośredni dostęp do literatury fachowej. Nikomu nie trzeba było

tłumaczyć, że ludzie pochłonięci pracą, mający ręce Zajęte czy też ubrudzone smarami, nawet nie myślą o skorzystaniu z jakichkolwiek drukowanych instrukcji. Co więcej, specjalista od naprawy silników odrzutowych, zazwyczaj pracujący na platformie podnośnika, jakieś dziesięć metrów nad ziemią, musiałby nosić ze sobą opasłe tomiska ważące w sumie ze dwa kilogramy. Właśnie tacy ludzie marzyli o pomocy przenośnego komputera, dokładnie takiego, jaki skonstruował zespół Kormana.

Casey szybko nauczyła się poruszać po programie, korzystając z klawiszy przesuwu kursora umieszczonych na obudowie czytnika CD-ROM. Uruchomiła funkcję przeszukiwania bazy danych i przed nią zajaśniał zarys klawiatury komputerowej. Musiała mozolnie naprowadzić kursor na literę Q, później na A, wreszcie R. Nie było to zbyt poręczne rozwiązanie.

Okazało się jednak skuteczne.

Już po chwili ujrzała przed sobą stronę tytułową:

N-22

QUICK ACCESS RECORDER (QAR)

OPCJONALNE MIEJSCA INSTALACJI

Zaczęła pospiesznie przeglądać kolejne strony, obserwując schematyczne rysunki przedstawiające różne przedziały techniczne samolotu.

Doliczyła się w sumie około trzydziestu możliwych lokalizacji rejestratora.

Bez namysłu przypięła sobie czytnik CD-ROM do paska i ruszyła w stronę drzwi.

LOTNISKO MARINA

GODZINA 22.20

Marty Reardon nadal przebywał w Seattle.

Wywiad z Gatesem niespodziewanie się przeciągnął i prezynder spóźnił się na samolot. Powiadomił telefonicznie, że przyleci dopiero rano. Jennifer zyskała więc czas, by dopracować schematyczny plan zajęć na następny dzień.

Czekało ich mnóstwo pracy, toteż początkowo chciała rozpocząć nagrania już o dziewiątej rano, ale w tej sytuacji musiała przesunąć początek rozmów co najmniej o godzinę. Usiadła przy stoliku w swoim pokoju hotelowym, włączyła przenośny komputer i popatrzyła na sporządzony wcześniej spis:

9.00 -10.00 Przejazd z LA

10.00-10.45 Barker w gabinecie

11.00-11.30 King na lotnisku

11.30-12.00 FAA na lotnisku

12.15-13.45 Przejazd do Burbank

14.00-14.30 Rogers na lotnisku

14.30-15.30 Komentarze na tle hal Nortona

16.00-16.30 Singleton w zakładach

16.30-18.00 Powrót do LA

Harmonogram był zbyt napięty, nie uwzględniła przerwy na lunch, nie wzięła pod uwagę możliwości korków na autostradzie, nie zostawiła żadnej rezerwy na techniczne niespodzianki. W dodatku nazajutrz był piątek, mogła więc podejrzewać, że Marty będzie chciał za wszelką cenę zdążyć na samolot powrotny do Nowego Jorku, startujący o osiemnastej. Reardon miał nową przyjaciółkę i w ogóle nie dopuszczał myśli, że nie spędzi z nią całego weekendu. Z pewnością wyżywałby się na Jennifer, gdyby się spóźnił na ten ostatni samolot.

A na razie wszystko wskazywało, że jednak na niego nie zdąży.

Największy problem polegał na tym, że po zakończeniu wywiadu z Singleton Marty musiałby wracać do Los Angeles w największym nasileniu popołudniowego ruchu. Nie było żadnych szans, żeby zdążył na samolot. W tym celu musiałby wyruszyć z Burbank gdzieś o wpół do trzeciej. Byłoby to możliwe tylko wtedy, gdyby rozmowę z Singleton nagrać wcześniej i zrezygnować z wywiadu z adwokatem. Żywiła bowiem uzasadnione obawy, że przedstawiciel FAA nie zgodzi się na przełożenie nagrania. Zresztą już wcześniej doszła do wniosku, iż rozmowa z adwokatem nie jest aż tak ważna; podejrzewała zresztą, że byłby gotów czekać nawet do pomocy, gdyby go o to poprosiła.

Niemniej przekonała się już podczas wstępnego spotkania, że King mówi ostro i bez ogródek. Jego wypowiedzi byłyby doskonałe w formie pięcio- czy dziesięciosekundowych wstawek. Warto więc było je zarejestrować.

Pospiesznie przestawiła pozycje na liście:

9.00 -10.00 Przejazd z LA
10.00-10.45 Barker w gabinecie
11.00-11.30 FAA na lotnisku
11.30-12.30 Przejazd do Burbank
12.30-13.00 Rogers na lotnisku
13.00-14.00 Komentarze na tle hal Nortona
14.00-14.30 Singleton w zakładach
14.30-16.00 Powrót do LA
16.00-16.30 King na lotnisku
17.00-18.00 Montaż

To już wyglądało lepiej. W myślach po raz kolejny dokonała oceny poszczególnych materiałów. Gdyby ów przedstawiciel FAA miał coś ciekawego do powiedzenia - bo Jennifer do tej pory nawet go nie widziała, rozmawiała jedynie przez telefon - wówczas Marty mógłby mu poświęcić więcej czasu. W takim razie zrezygnowaliby najwyżej z wywiadu z Rogersem, który i tak źle się prezentował przed kamerą, natomiast skoncentrowali się na komentarzach Marty'ego filmowanych na tle hangarów Nortona. Z Singleton powinno pójść gładko, najwyżej trzeba będzie pohamowywać Reardona, by nie zachowywał się wobec niej zbyt napastliwie. Może nawet warto by spisać dokładniejszy scenariusz tej rozmowy.

Po powrocie do Los Angeles wystarczyło tylko sfilmować wywiad z Kingiem i Marty mógł odlecieć o osiemnastej. Ona zaś, mając już cały materiał, zrobiłaby montaż w furgonetce i w ciągu nocy wróciła do Nowego Jorku z gotowym reportażem. W ten sposób już w sobotę rano zaprezentowałaby film Dickowi i wysłuchała jego uwag, mając jeszcze czas na wniesienie do południa ostatnich poprawek. Tak, ten układ spotkań był o wiele lepszy.

Zanotowała sobie, że musi zadzwonić rano do zakładów Nortona i przesunąć spotkanie z Singleton o dwie godziny.

Wreszcie sięgnęła po stos publikacji informacyjnych, jakie przysłano jej do hotelu z zakładów. Jennifer nawet nie miała zamiaru do nich zaglądać. Nie zrobiłaby tego i teraz, gdyby nie to, że nie chciało jej się jeszcze spać. Przejrzała pobieżnie kilka ulotek, ale nie znalazła w nich niczego nowego. Według tych druków N-22 był doskonałym, cieszącym się uznaniem i całkowicie bezpiecznym samolotem...

Nagle zastygła z ręką uniesioną w górze.

Zmarszczyła brwi.

- To chyba wolne żarty - mruknęła.

Po czym szybko odłożyła stos publikacji.

HANGAR NUMER 5

GODZINA 22.30

O tej porze zakłady sprawiały wrażenie całkowicie wyludnionych. Parkingi świeciły pustkami, wszystkie okna biurowca były ciemne. Ale teren wokół hangarów oświetlały latarnie, służby ochrony miały obowiązek trzymać zapalone światła przez całą noc. Na rogach budowli były zamontowane kamery zakładowego systemu bezpieczeństwa. Przez całą drogę z budynku administracyjnego do hali numer 5 Casey wsłuchiwała się w głośnie echo własnych kroków.

Olbrzymie wrota hangaru były zamknięte na głucho. Przed nimi stał Teddy Rawley, pogrążony w rozmowie z technikiem ekipy elektrycznej. W blasku latarń smugi dymu tytoniowego wyglądały na ciemnoszare. Singleton śmiało ruszyła w kierunku bocznego wejścia.

- Cześć, dziecino - powitał ją pilot. - Ty jeszcze tutaj?

- Owszem.

Chciała ich wyminąć, lecz technik ostrzegł:

- Hangar jest zamknięty, nikomu nie wolno tam wchodzić. Rozpoczął się już test cykliczny.

- Tak, wiem.

-Przykro mi, ale nie mogę pani wpuścić - ciągnął elektryk. - Ron Smith wydał kategoryczne polecenia. Gdyby dotknęła pani czegokolwiek w samolocie...

- Zachowam ostrożność - przerwała mu.

Teddy popatrzył na nią z ukosa i po chwili wyciągnął z kieszeni kombinezonu olbrzymią, mającą niemal pół metra długości latarkę.

- Możemy ci zaufać. Nie zapominaj tylko, że w środku panują egipskie ciemności, a nie wolno włączać świateł.

- Nie wolno niczego włączać - dodał technik - bo to by wpłynęło na odczyty przyrządów.

- Rozumiem - odparła.

Doskonale wiedziała, że sprzęt pomiarowy jest dość czuły i nawet zapalenie jednej maleńkiej lampki nad fotelem mogłoby się odbić na wynikach testu.

Nie zdołała jednak rozwiązać wątpliwości elektryka.

- Chyba będzie lepiej, jak zadzwonię do Rona i powiadomię go o pani wejściu do samolotu.

- Może pan dzwonić, do kogo tylko chce - powiedziała.

- I proszę nie dotykać poręczy, ponieważ...

- Nie będę niczego dotykała, na miłość boską. Naprawdę wiem, co robię. Energicznym krokiem weszła do hangaru.

Teddy miał rację, w środku panowały egipskie ciemności. Bardziej wyczuwała niż dostrzegała teren przed sobą. Dopiero po pewnym czasie wyłowiła zarysy samolotu wspartego na rusztowaniach. Wszystkie drzwi i klapy nadal były szeroko otwarte, pod brzuchem maszyny zwisały grube węże kabli sterujących i pomiarowych. Stojąca teraz bliżej ogona konsola otoczona była ledwie zauważalną, błękitną poświatą bijącą od ekranu monitora, po którym przesuwali się ku górze

kolejne wiersze odczytów w miarę sekwencyjnego uruchamiania poszczególnych systemów maszyny. Nagle rozbłysły światła w kabinie pilotów, lecz już po chwili zgasły. Parę sekund później jaskrawy blask popłynął na krótko zza okien dziobowego przedziału pasażerskiego, znajdującego się dziesięć metrów ponad nią. Na dłużej zapadła całkowita ciemność, później zapaliły się światła pozycyjne na końcach skrzydeł i statecznikach ogonowych. Ich promienie przecięły halę niczym snopy reflektorów punktowych. Ponownie zapadła ciemność.

Następnie zajaśniały umieszczone pod skrzydłami reflektory lądowania, niemal równocześnie zaczęły się opuszczać klapy podwozia. Samolot był wsparty na rusztowaniach, toteż pod nim zostało wystarczająco dużo miejsca na całkowite wysunięcie goleni. Wszystkie te czynności miały się powtarzać w ciągu nocy po kilka razy.

Zza drzwi hangaru doleciał głos technika, który chyba wciąż jeszcze był zmartwiony jej wejściem do środka. Teddy zaśmiał się głośno, na co elektryk odpowiedział długim, niezrozumiałym monologiem.

Singleton włączyła latarkę i ruszyła przed siebie. Teddy widocznie załadował nowe baterie, gdyż latarka świeciła bardzo jasno. Casey musiała aż przekręcić stożkowaty reflektor, żeby uzyskać szerszy, lecz za to nieco słabszy snop światła.

Klapy odchyliły się wreszcie do końca i ze skrzydła zaczęły się wyłaniać golenie podwozia. Gigantyczne czarne opony jeszcze przez chwilę były spłaszczone, zaraz jednak z głośnym wyciem zadziały sprężarki i koła wyraźnie się zaokrągliły. Nieco później zapaliły się światła na stateczniku pionowym, wyławiając z mroku żółty emblemat linii lotniczych. Ale szybko zgasły.

Casey postanowiła zacząć poszukiwania od ogonowego przedziału technicznego. Pamiętała, jak Roń oznajmił, że nie ma tam rejestratora QAR, chciała jednak dokładnie sprawdzić wszystkie możliwe lokalizacje. Pospiesznie ruszyła w górę schodkami, bacząc pilnie, by nawet nie musnąć dłonią ich poręczy, wzdłuż nich biegły bowiem kable pomiarowe, a przy tak czułych urządzeniach nawet obecność drobnych ładunków elektrostatycznych na skórze człowieka mogła, mimo izolacji przewodów, wpłynąć na wyniki testu.

Obszerny przedział techniczny zajmował całą spodnią część wznoszącego się łagodnie ogona maszyny, mającego teraz w ciemnościach nad jej głową. Klapy przedziału były otwarte na oścież, toteż Singleton z daleka poświeciła latarką do środka. Całą górną część zajmowała turbina zapasowego generatora prądu: od dołu przypominała istny labirynt połyskujących srebrzyście, biegnących półkolem rur, które otaczały pokryte białym lakierem izolacyjnym uzwojenia prądnicy. Poniżej turbiny ciągnął się szereg zegarów wskazujących ciśnienie w przewodach hydraulicznych, a pod nimi, przytwierdzone do kątownika ramy, stały wielkie czarne akumulatory w charakterystycznie żłobionych obudowach: ich rozwinięta powierzchnia miała służyć lepszemu odprowadzaniu ciepła. Łatwo było przeoczyć między nimi rejestrator mający kształt sześcianu o boku około dwudziestu centymetrów.

Zsunęła sobie ekran przed oczy i włączyła odtwarzacz CD-ROM. Niemal natychmiast zajaśniał przed nią schemat rozmieszczenia elementów w ogonowym przedziale technicznym, a ponieważ był półprzeźroczysty, Casey stanęła tak, by z grubsza pokrywał się z zarysami rzeczywistej przestrzeni. Na rysunku kwadrat symbolizujący QAR był zaznaczony czerwono, toteż Singleton od razu spostrzegła, że tę część przedziału technicznego zajmują jakieś dodatkowe zegary wskazujące ciśnienie płynu w poszczególnych układach hydraulicznych.

Roń miał rację.

Rejestratora tu nie było.

Ostrożnie zesza z powrotem ze schodków i ruszyła wzdłuż kadłuba w kierunku podobnego przedziału dziobowego, mieszczącego się tuż za przednim podwoziem. Ten również był otwarty, ale pod nim nie ustawiono podestu. Stojąc na podłodze hali, zadarła głowę i skierowała promień latarki do środka, przerzucając jednocześnie strony instrukcji. Znalazła wreszcie odpowiedni rysunek, na którym czerwony kwadrat QAR został umieszczony na dolnej prawej ramie, pod ciągiem przekaźników sterujących pracą siłowników hydraulicznych.

Tu także nie było rejestratora. Miejsce pozostawiono puste, nawet z tej odległości widać było okrągłe wielostykowe gniazdko służące do jego przyłączenia.

Zatem QAR powinien się znajdować gdzieś wewnątrz maszyny.

Skierowała się pod prawym skrzydłem samolotu do schodków prowadzących ku otwartym drzwiom głównego wejścia dla pasażerów, tuż za kabiną pilotów. Stukanie jej butów o metalowe stopnie rozniosło się nieprzyjemnym echem po wnętrzu hangaru.

Wewnątrz panowały nieprzeniknione ciemności. Casey stanęła w przejściu i poświeciła latarką w głąb przedziału pasażerskiego. Wydało jej się, że wygląda on jeszcze gorzej niż poprzednio; zresztą może tylko takie wrażenie sprawiały odbijające światło fragmenty srebrzystej izolacji termicznej wyzierające spod poszarpanego materiału obicia. Przygotowując się do testu, elektrycy dodatkowo pozdejmowali panele nadokienne, aby zyskać dostęp do puszek rozdzielaczy sieci elektrycznej. Wciąż wyczuwamy był tu mdlący odór wymiocin, chociaż ktoś litościwie rozpylił we wnętrzu chyba cały pojemnik kwiatowego odświeżacza powietrza.

Za jej plecami rozjaśniła się nagle kabina pilotów, ale włączone zostały jedynie lampki oświetlenia głównych tablic przyrządów, a ich mętny blask zalał oba fotele widmową poświatą. Chwilę później rozświetliły się szeregi ekranów komputerowych, zamrugały diody kontrolne w umieszczonym pod sufitem panelu urządzeń nawigacyjnych. Zaterkotała drukarka bloku kontrolnego FDAU znajdującego się w piedestale. Papierowa taśma wysunęła się na kilka centymetrów ze szczeliny i znów nastąpiła cisza. Zgasły wszystkie światła.

Casey ponownie otoczyła nieprzenikniona ciemność.

Ale zaraz tuż nad jej głową włączyły się światła przedniej galerii, w pobliskim bufecie rozbłyły wskaźniki kontrolne piecyka elektrycznego i kuchenki mikrofalowej, zapiszczały elektroniczne sygnalizatory zegarów tych urządzeń. Nie trwało to jednak długo, po chwili znowu zapadła cisza i zgasły wszystkie światła.

Test cykliczny stwarzał prawdziwie upiorną scenerię.

Singleton wciąż stała w przejściu, wyświetlając na ekranie kolejne strony instrukcji, kiedy odniosła wrażenie, że dociera do niej stłumiony odgłos czyichś kroków. Oderwała się od czytnika i zastygła bez ruchu, wyęzając słuch.

Trudno było cokolwiek rozróżnić. Komputer sterujący testem sekwencyjnie włączał różne urządzenia, z kabiny pilotów dolatywało na zmianę to ciche brzęczenie, to znów postukiwanie przekaźników i mrużenie prądów w obwodach awioniki. Wstrzymała oddech.

Przytłumione stapania rozległy się ponownie.

Tak, teraz nie miała już żadnych wątpliwości.

Ktoś oprócz niej znajdował się w hangarze.

Przestraszona, wychyliła się przez drzwi i zawołała:

- Teddy, to ty?!

Ponownie wyteżyła słuch.

Ale teraz panowała martwa cisza.

Kroki umilkły.

Tylko w kabinie coś potrzaskiwało.

Do diabła z tym, pomyślała, wmawiając sobie zarazem, że osamotniona w ciemnym, zniszczonym wnętrzu samolotu zmieniła się w kłębek nerwów. Widocznie zmęczenie dawało o sobie znać omamami słuchowymi.

Przesunęła się w lewy koniec galerii, gdzie według instrukcji znajdował się dodatkowy techniczny przedział, a jego kłapa powinna być umieszczona tuż nad podłogą. Okazało się, że i ta została zdjęta, więc Casey zajrzała do środka, patrząc przez odpowiedni rysunek instrukcji. Tę niewielką przestrzeń zazwyczaj przeznaczano na dodatkowe urządzenia awioniki, mało tu było nie wykorzystanego miejsca.

Nie zdziwiła się specjalnie, że i tu nie ma rejestratora.

Szybko przeszła na drugi koniec dziobowego przedziału pasażerskiego i pochyliła się przed otwartą szczytną rozrządu elektrycznego, umieszczoną poniżej szafek do przechowywania zapasów żywności. Już wcześniej przyszło jej do głowy, że to chyba najdziwniejsze miejsce na instalację rejestratora QAR. Ani trochę jej nie zaskoczyło, że i tutaj go nie ma.

Sprawdziła dotąd cztery lokalizacje, pozostało jeszcze dwadzieścia sześć.

Poszła dalej w kierunku ogona i umieszczonego tam dodatkowego panelu urządzeń elektrycznych. W szerokim przejściu oddzielającym ostatni przedział pasażerski, na lewo od tylnych drzwi, tuż przy prawej burcie znajdowało się dość wygodne miejsce na instalację QAR. Nie trzeba było tu odkręcać klapy zasłaniającej przedział, drzwiczki odchylały się na zawiasach, co znacznie ułatwiało dostęp do urządzeń dla wiecznie zabieganych techników obsługi naziemnej.

Owionęło ją chłodne powietrze wpadające przez szeroko otwarte drzwi samolotu. Wyrzała na zewnątrz, lecz w hangarze panowały ciemności, nie było stąd nawet widać betonowej posadzki leżącej kilkanaście metrów w dole. Ucieszył ją widok otwartych drzwiczek przedziału technicznego. Zajrzała do środka, wywołując na ekranie odpowiednią stronę instrukcji. Na rysunku rejestrator znajdował się na samym dole, w prawym rogu szafki, obok tablicy bezpieczników oświetlenia i nagłośnienia maszyny.

Tutaj też go nie było.

Po raz drugi zapaliły się światła pozycyjne na końcach stateczników, ich jaskrawy blask zappełnił wnętrze galerii wydłużonymi cieniami. Lecz zaraz znów zapadła ciemność.

Coś brzęknęło,

Casey zastygła.

Metaliczny dźwięk doleciał od strony kabiny pilotów, jak gdyby ktoś niechący potrącił nogą ciężki klucz.

Teraz nie musiała nawet wyteżać słuchu, by wyłowić ciche, miękkie postukiwanie.

Ktoś był w kabinie!

Błyskawicznie ściągnęła wyświetlacz z czoła na szyję. Przebiegła na palcach w głąb przedziału pasażerskiego i przykucnęła między fotelami.

Rozległy się stłumione kroki, jakieś szelesty, wreszcie wyraźne pomruki. Czyżby intruzów było więcej? - przemknęło jej przez myśl.

Wstrzymała oddech.

Zapaliły się główne światła wewnętrzne, najpierw w dziobowym przedziale pasażerskim, potem w środkowym, wreszcie w ogonowym. Większość paneli była pozdejmowana i żarówki zwisały na przewodach, toteż wewnątrz samolotu wydało jej się lepiej oświetlone niż w zwykłych warunkach. Znow otoczyła ją ciemność.

Zacisnęła mocniej palce na latarce, a jej ciężar w dłoni podziałał uspokajająco. Casey przesunęła się trochę i wyrzała między oparciami foteli.

Po raz kolejny usłyszała odgłos cichych kroków, ale niczego nie mogła dostrzec.

Zapaliły się światła lądowania, a ich blask wlał się do środka przez owalne okienka, rysując na suficie szeregi jasnych plam. Jednocześnie ujrzała cień przesuwający się z wolna w jej stronę, przesłaniający kolejne smugi światła.

Obcy szedł głównym przejściem w kierunku ogona. Niedobrze, pomyślała Casey.

Co miała robić? Zaciskała palce na wielkiej, ciężkiej latarce, lecz nie żywiła najmniejszych złudzeń co do perspektyw skutecznej obrony przed napastnikiem. W jej kieszeni spoczywał jeszcze telefon komórkowy... Nagle zapiszczał przywoływacz. Błyskawicznie sięgnęła do niego i wyłączyła.

Mężczyzna był już bardzo blisko. Singleton pochyliła się niżej, wyciągnęła szyję i wyrzała ostrożnie między oparciami. Stał w przejściu, kilka metrów dalej, i rozglądał się uważnie na wszystkie strony. Nie mogła dostrzec jego twarzy, lecz w jasnym blasku reflektorów, wpadającym przez okna samolotu, bez trudu rozróżniła czerwoną flanelową koszulę w kratę. Zapadła ciemność. W kabinie panowała cisza. Casey wstrzymała oddech.

W sąsiedniej galerii, od której dzieliło ją tylko cienkie przepierzenie, głośno zastukały jakieś przełączniki. Doskonale wiedziała, że to efekt prowadzonego testu cyklicznego, ale mężczyznę w czerwonej koszuli musiały te dźwięki zaskoczyć. Mruknął coś pod nosem i ruszył szybkim krokiem w stronę dziobu. Czekala cierpliwie.

Po kilkunastu sekundach złowiła stłumione postukiwanie, przypominające odgłos cichych stąpień po metalowych schodkach. Nie była pewna, ale zdawało jej się, że intruz wyszedł z samolotu.

W każdym razie wokół niej panowała całkowita cisza. Ostrożnie wysunęła się zza foteli. Najwyższa pora wracać do domu, pomyślała. Na palcach podkradła się do otwartych tylnych drzwi i zaczęła nasłuchiwać. Nie ulegało wątpliwości, że cichnący odgłos kroków na betonowej posadzce oznacza, iż mężczyzna oddala się od samolotu. Został zapalony reflektor dziobowy i w jego świetle ujrzała wydłużony cień.

Prześladowca szedł w kierunku wyjścia z hangaru. Wewnętrzny głos powtarzał jej w kółko: „Wynoś się stąd”. Casey musnęła dłonią zawieszony na szyi wyświetlacz i zawahała się. Lepiej było tamtemu dać czas na dotarcie w drugi koniec hangaru, niż teraz zbiec po schodkach i natknąć się na niego przy samolocie. Szybko postanowiła więc sprawdzić jeszcze parę następnych lokalizacji.

Ułożyła sobie pasek wyświetlacza na czole i popatrzyła na rysunek widoczny na ekranie.

Kolejny przedział techniczny znajdował się nieopodal, w zewnętrznym poszyciu, tuż obok tylnych drzwi, przy których stała. Wychyliła się do połowy, przytrzymując prawą ręką ścianki, i stwierdziła z radością, że widzi niemal całą przestrzeń za otwartą na oścież klapą. Znajdowały się tu trzy ramy z gniazdkami elektrycznych przyłączy. Na górze widniał szereg skrzynek kontrolnych, teraz połączonych z wybiegającymi na zewnątrz kablami, zapewne sterujących zamykaniem i uszczelnianiem obu tylnych drzwi samolotu. Poniżej zaś...

Tak!

Był tam rejestrator serwisowy!

Nie musiała nawet sprawdzać w instrukcji. Pomalowana na zielono blaszana obudowa wyróżniała się szerokim białym pasem biegnącym w poprzek górnej pokrywy, na którym ciemniał wielki napis: MAINT QAR 041/B MAINT. Rejestrator miał wygląd gładkiego metalowego sześciangu o boku dwudziestu centymetrów. W czołowej ścianie umieszczono dodatkowe gniazdko przyłączeniowe. Casey zacisnęła palce na ręczce i pociągnęła delikatnie. Bolce stykowe z cichym trzaskiem wysunęły się z gniazda w ramie. Rejestrator był nadspodziewanie lekki.

Wreszcie! - pomyślała z ulgą.

Cofnęła się w głąb galeryjki, mocno trzymając bezcenną zdobycz. Czowała tak silne podniecenie, że kolana zaczęły jej dygotać. Przecież zapis tego urządzenia mógł gruntownie odmienić przebieg dotychczasowego śledztwa!

Przejęta swoim odkryciem, nie zwróciła uwagi na cichy odgłos kroków za jej plecami, kiedy zaś pojęła, co się dzieje, było już za późno. Męskie ramiona zacisnęły się wokół niej tak silnie, że aż jęknęła z bólu. Próbowwała na oślep chwycić się czegoś, lecz jedynie przeciągnęła bezradnie dłonią po ścianie. Pchnięta mocno, wyleciała przez otwarte drzwi na zewnątrz.

Runęła w dół.

Ku leżącej kilkanaście metrów niżej betonowej posadzce.

Zaraz jednak - zdecydowanie za wcześnie - poczuła gwałtowne uderzenie w głowę i ostry ból w wykręconej szyi. Wylądowała dziwnie miękko, jakaś siła przycisnęła jej ramiona do ciała. Ze zdumieniem stwierdziła, że zamiast spadać dalej, unosi się lekko, po czym miękko kołysze, jak w hamaku.

Elastyczna siatka zabezpieczająca!

Zamiast rozbić się na podłodze, wylądowała w sieci!

Nie widziała niczego w ciemności, ale przypominała sobie, że sieć została rozciągnięta pod całym brzuchem maszyny. Przekręciła się pospiesznie na plecy i dostrzegła nad sobą mroczny zarys sylwetki człowieka stojącego w otwartych drzwiach samolotu. Mężczyzna zniknął w środku, doleciał odgłos jego szybkich kroków w przedziale pasażerskim. Casey błyskawicznie chciała się podnieść na nogi, ale było to niewykonalne. Sieć sprężynowała pod nią, krępując wszelkie ruchy.

Zaczęła więc pełznąć w kierunku pobliskiej krawędzi skrzydła. Gdzieś z tyki, za nią, rozległo się stukanie butów o metalowe stopnie schodków. Napastnik zbiegał na dół.

Musiała mu uciec.

'Za wszelką cenę powinna zeskoczyć z siatki, zanim on tu dobiegnie. Zaczęła się energiczniej ruszać. Niespodziewanie z bliska doleciało ciche pokastywanie. Odniosła wrażenie, że rozległo gdzieś się po lewej stronie, pod końcem skrzydła samolotu.

Zatem napastnik nie był sam.

Ktoś inny czekał na dole.

Prawdopodobnie na jej upadek.

Zastygła bez ruchu, uświadomiwszy sobie, że lada moment powinny się zapalić któreś światła, a ona czuła wyraźnie, jak cała siatka kołysze się pod jej ciężarem. Poza tym miała nadzieję, że w blasku reflektorów zdoła rozpoznać tego drugiego człowieka.

Omam nie podskoczyła z przerażenia, kiedy włączyły się punktowe migacze pozycyjne na statecznikach ogona. Niewielkie reflektorki dawały wystarczająco wiele światła, by ich blask dotarł do przeciwległego końca hangaru.

Od razu spostrzegła tego drugiego, pokasującego napastnika.

To był Richman.

Miał na sobie granatową wiatrówkę i czarne spodnie, jakby raptem diametralnie chciał zmienić swój wygląd. Rzeczywiście stał pod końcem skrzydła, był wyraźnie spięty i zdenerwowany. Po włączeniu światel zaczął się szybko rozglądać po podłodze hangaru.

Wyłączyły się lampki pozycyjne i dokoła samolotu zaległa ciemność. Casey natychmiast zaczęła pełznąć dalej, ciche skrzypnięcie podeszwy jej buta o elastyczne włókna siatki zabezpieczającej jak gdyby dodało jej sił. Gorączkowo rozmyślała jednak: Czy Richman to słyszał? Czy się domyślił, gdzie jestem?

Wyciągnęła przed siebie rękę, usiłując wymacać krawędź skrzydła.

Znalazła ją, zacisnęła kurczowo palce i podciągnęła się do przodu. Przecież musiała w końcu dotrzeć do końca siatki. Trafiła kolanem na grubą, szorstką linę. Pod dłonią wyczuła na niej rozmieszczone regularnie węzły.

Położyła się płasko na brzuchu, chwyciła mocno liny i przetoczyła przez ramię. Znowu poczuła, że spada. Przez chwilę zawisała na wyciągniętej ręce, mając nadzieję, że w ten sposób maksymalnie naciągnie siatkę ku podłodze. W całkowitych ciemnościach nie miała żadnych szans, żeby ocenić, jak wysoko znajduje się nad posadzką: Dwa metry? Może trzy?

W głębi hangaru rozległo się głośnie echo szybkich kroków.

Casey rozluźniła palce i poleciała w dół.

Twardo huknęła piętami o beton, nogi się pod nią ugięły i padła na klęczki. Poczowała ostry, przeszywający ból rozdartej skóry na prawym kolanie. Znowu usłyszała pokastywanie Richmana. Musiał być bardzo blisko, gdzieś z lewej strony. Poderwała się na nogi i rzuciła biegiem w kierunku drzwi. Włączyły się halogenowe światła lądowania, zalewając przestrzeń jaskrawym, białym blaskiem. Kątem oka dostrzegła, jak Richman przystaje niepewnie i zasłania twarz ręką.

Widocznie został oślepiony na jakiś czas. Ale nie na długo, najwyżej na parę sekund.

Musiała zdążyć przed nim.

A gdzie się podział ten drugi? Gnała do wyjścia wielkimi susami.

Z impetem grzmotnęła ramieniem w metalowe wrota hangaru, aż poszło echo. Za jej plecami ktoś zawołał:

- Hej!

Zaczęła na oślep macać przed sobą, szukając bocznych drzwi. Łomot butów biegnących mężczyzn przybierał na sile.

Gdzież jest to wyjście?

Tamci zblizali się szybko.

Poczowała pod palcami chropowate deski i metalowe listwy wzmocnienia. Tak szybko opuściła rękę, że stłukła sobie palce o klamkę. Naparła na drzwi ramieniem.

Owionęło ją chłodne powietrze.

Wypadła na zewnątrz.

Teddy odwrócił się w jej kierunku.

- Cześć, dziecino - rzekł, uśmiechając się szeroko. - No i jak tam było?

Opadła na klęczki, spazmatycznie łapiąc ustami powietrze. Teddy wraz z technikiem w dwóch skokach znaleźli się przy niej.

- Co się stało? Co ci jest?

Pochylili się nad nią z zatroskanymi minami, Teddy położył jej dłoń na ramieniu. Otworzyła szeroko usta, ale nie mogła złapać tchu. Dopiero po chwili odzyskała mowę.

- Wezwijcie ochronę - wystękała.

- Po co?

- Wezwijcie ochronę! Ktoś jest w hangarze!

Technik rzucił się biegiem do telefonu, Rawley został z nią. Przypomniała sobie nagle o rejestratorze QAR i ogarnęło ją przerażenie. Wstała z ziemi.

- Och, nie... -jęknęła. - zgubiłam go.

- Co zgubiłaś, kochanie?

- Tę skrzynkę...

Odwróciła się i zajrzała przez otwarte drzwi do wnętrza hangaru. Nie było innego wyjścia, jak wracać do środka i rozpocząć poszukiwania...

- Chodzi ci o tę skrzynkę, którą masz w ręku? - zapytał Teddy. Casey spojrzała w dół.

W lewej dłoni wciąż trzymała rejestrator, palce na uchwycie zaciskała tak kurczowo, że całkiem pobielały.

GLENDALE

GODZINA 23.30

- Uspokój się już - mruknął Rawley, obejmując ją ramieniem przed wejściem na schody. - Nic ci tu nie grozi, skarbie.

- Nie mogę zrozumieć, Teddy, dlaczego...

- Postaramy się tego dowiedzieć jutro - przerwał jej łagodnym tonem.

- Przecież to, co ten facet zrobił...

- Jutro - powtórzył uspokajająco.

- To, co on zrobił...

Casey nawet nie była w stanie dokończyć zdania. Usiadła ciężko na łóżku, poczuwszy się wyczerpana do ostatnich granic.

- Prześpię się na kanapie w salonie - powiedział. - Nie zostawię cię dzisiaj samej. - Spojrzał na nią i czule musnął palcami jej policzek. - Niczym się nie przejmuj, dziecino.

Pochylił się i delikatnie wyjął jej z ręki skrzynkę rejestratora. Musiał pojedynczo rozwierać jej palce, bez przerwy kurczowo zaciskające się na uchwycie.

- Postawimy ją tu, przy łóżku - rzekł, odstawiając QAR na brzeg nocnego stolika. Przemawiał do niej takim tonem, jakby miał do czynienia z dzieckiem.

- Teddy, to bardzo ważne...

- Wiem. Będzie tu nadal stała, gdy rano otworzysz oczy. W porządku?

- Dobrze.

- Zawołaj, jak będziesz czegoś potrzebowała. Wszedł z sypialni i zamknął drzwi.

Casey popatrzyła na miękką poduszkę. Powinna wstać, rozebrać się i przynajmniej wymyć zęby. Piekła ją cała jedna strona twarzy, nie wiedziała nawet, gdzie i kiedy mogła się tak mocno uderzyć. Powinna więc także obejrzeć się w lusterku.

Po krótkim namyśle zdjęła rejestrator ze stolika i wsunęła go pod poduszkę. Jeszcze raz obrzuciła spojrzeniem łóżko, po czym ułożyła się na boku i zamknęła oczy.

Za chwilę pójde się umyć i przebrać, pomyślała.

Piątek

GLENDALE

GODZINA 6.30

Działo się coś złego!

Singleton błyskawicznie usiadła w łóżku. Całe jej ciało przeszył ból, aż jęknęła na głos. Wyraźnie czuła, że ma zapuchnięte jedno oko. Dotknęła policzka i skrzywiła się boleśnie.

Światło słoneczne wpadało przez okno sypialni i rozlewało się jasną plamą na pościeli w nogach łóżka. Ze zdumieniem popatrzyła na dwie czarne tłuste smugi biegnące łukiem po kapie. Nie tylko zasnęła w ubraniu, ale nawet nie zdjęła butów.

Leżała ubrana całkowicie, na nie poślany łóżku.

Pojękując z bólu, przekręciła się na bok i spuściła nogi na podłogę. Była całkiem rozbita. Zerknęła na nocny stolik, budzik pokazywał wpół do siódmej.

Pospiesznie sięgnęła pod poduszkę i wyciągnęła ciemnozieloną skrzynkę z szerokim białym pasem na wierzchu obudowy.

Rejestrator QAR.

Poczuła intensywny aromat kawy.

Otworzyły się drzwi sypialni i wszedł Teddy Rawley. Miał na sobie jedynie spodenki gimnastyczne, niósł filiżankę parującego napoju.

- Jak się czujesz? - zapytał.

- Wszystko mnie boli.

- Domyślam się. - Wyciągnął filiżankę w jej kierunku. - Dasz radę ją utrzymać?

Pokiwała głową i wzięła filiżankę z jego raje. Nawet w zeszywniałym karku poczuła ból, kiedy uniosła rękę.

- Z twarzą nie jest tak źle - rzekł, przyglądając jej się badawczo. - Masz tylko trochę stłuczony lewy policzek. To pewnie od uderzenia w siatkę zabezpieczającą.

Casey przypomniała sobie nagle o czekającym ją wywiadzie dla telewizji.

- Matko Boska... - jęknęła, dźwigając się na nogi.

- Na początek radzę ze trzy aspiryny i bardzo gorącą kąpiel - zaproponował Teddy.

- Nie mam czasu.

- Musisz go znaleźć. I puść najgorętszą wodę, pod jaką dasz radę wytrzymać.

Pocłapała do łazienki i odkręciła prysznic. Spojrzała w lusterko. Całą twarz miała uwalaną smarem, ale i tak zauważyła grubą czerwoną szramę biegnącą od szczytu kości policzkowej do nasady szczęki. Jakoś ją zamaskują włosami, pomyślała, nie będzie widoczna na zdjęciach.

Upiła duży łyk gorącej kawy, rozebrała się szybko i weszła pod prysznic. Obejrzała wielki siniak na ramieniu, zadrapanie na biodrze i skórę zdartą z kolana. Nie mogła sobie przypomnieć, jak powstały te rany. Nie było to zresztą ważne, gorąca woda rzeczywiście kołoi ból stłuczonych mięśni.

Kiedy wycierała się po wyjściu z kąpieli, usłyszała dzwonek telefonu. Otworzyła drzwi łazienki i zawołała:

- Nie odbieraj!

- Dlaczego?

- Nie mam czasu na żadne rozmowy. Nie dzisiaj. Poszła do sypialni, żeby się ubrać.

Do wywiadu, który miał prowadzić słynny Marty Reardon, pozostało jej zaledwie dziewięć godzin. A w tym czasie musiała jeszcze zrobić coś niezwykle ważnego.

Wyjaśnić przyczynę wypadku podczas lotu TPA 545.

DZIAŁ URZĄDZEŃ CYFROWYCH

GODZINA 7.40

Rób Wong postawił skrzynkę rejestratora na stole, wetknął kabel transmisyjny i zaczął coś wystukiwać na klawiaturze. Po chwili na obudowie QAR zajaśniała czerwona dioda.

- Na razie wiemy, że działa - mruknął, odchylił się na krześle i popatrzył na Casey. - Chcesz od razu przeprowadzić symulację?

- Jak najszybciej.

- No to trzymaj kciuki. Wcisnął jakiś klawisz.

Dioda na obudowie rejestratora zaczęła rytmicznie mrugać. Przestraszona Singleton zapytała:

- Co to oznacza?

- Nic złego. Trwa transmisja danych.

Po kilku sekundach mruganie ustało, dioda znowu zaczęła świecić jednostajnym blaskiem.

- I co teraz? - niecierpliwiła się Casey.

- Odczytaliśmy zapis. Zaraz zobaczymy, jak on wygląda.

Po ekranie monitora zaczęły się szybko przesuwac szeregi symboli. Wong pochylił się, popatrzył uważnie, po czym mruknął:

- No, no. Całkiem nieźle. Wygląda na to, że masz dzisiaj szczęśliwy dzień. Na pewien czas zajął się wprowadzaniem jakichś poleceń do komputera,

później znów odchylił się na krześle.

- Zaraz będzie wiadomo, czy na podstawie zapisu da się zrekonstruować przebieg lotu.

Na ekranie zabłysnął zarys samolotu i zaczął się błyskawicznie wypełniać różnymi elementami. Po chwili mieli już przed sobą trójwymiarową sylwetkę odrzutowca. Pojawiło się nawet błękitne tło symbolizujące pogodne niebo. Srebrzysty kolos był widoczny z boku, stał nieruchomo na wysuniętym podwoziu.

Wong ponownie sięgnął do klawiatury i po paru sekundach obraz na ekranie się obrócił. Patrzyli teraz na samolot od tyłu. Po bokach ukazało się zielone pole, a na wprost maszyny znikająca na horyzoncie szara wstęga pasa startowego.

- No to lecimy - rzekł informatyk, uśmiechając się szeroko. Krajobraz zaczął się przesuwac, dziób maszyny uniósł się wyraźnie w górę.

Wong wpisał polecenie i wzdłuż prawego skraju ekranu otworzyło się okienko zawierające kilka liczb. Cyfry zmieniały się błyskawicznie.

- No cóż, nie jest to FDR, ale do naszych potrzeb te dane powinny wystarczyć - ocenił Roń. - W każdym razie mamy najważniejsze parametry lotu: pułap, prędkość, kurs, poziom paliwa w zbiornikach, wskazania pozycji wszystkich elementów usterzenia, a więc slotów, klap, lotek oraz sterów kierunku i wysokości. To nam wystarczy. Najistotniejsze, że zapis danych nie wykazuje dotąd odchylen.

Samolot wznosił się szybko. Wong wcisnęła jeszcze jakiś klawisz i na niebieskim tle pojawiły się białe obłoki. Odrzutowiec zanurkował w chmurach.

-Podejrzewam, że wolałabyś nie oglądać tej symulacji w czasie rzeczywistym. Czy wiesz dokładnie, kiedy zdarzył się wypadek?

-Tak. W przybliżeniu po dziewięciu godzinach i czterdziestu minutach lotu.

- To chcesz przeskoczyć te dziewięć godzin i czterdzieści minut?

- Oczywiście.

- Już się robi.

Ekran ściemniał, a po paru sekundach samolot ukazał się w locie poziomym. Widoczne z prawej strony wskazania przyrządów miały stałe wartości. Nagle w dole okna pojawił się migający czerwony kwadracik.

- Co to oznacza?

- Jakiś błąd urządzeń. Aha, niezgodność wskazań czujników położenia slotów.

Casey pochyliła się i uważnie obejrzała sylwetkę samolotu na ekranie, ale ta wyglądała normalnie.

- Sloty opadły?

- Nie, nic się nie stało. Po prostu komputer zasygnalizował błąd wskazań czujnika.

Wpatrywała się w obraz w napięciu, lecz samolot wciąż leciał poziomo. Minęło pięć sekund. Nagle z krawędzi skrzydeł zaczęły wysuwać się sloty.

- Dopiero teraz opadają - rzekł Wong, przybliżając twarz do ekranu. - Zablokowane w pozycji wysuniętej.

- A zatem najpierw komputer zasygnalizował błąd wskazań czujników?

- Zgadza się.

- I dopiero później nastąpiło samorzutne opadnięcie slotów?

- Nic podobnego. W pełni kontrolowane. Dźwignia sterowania została opuszczona. Oho, zaczyna się ostre wznoszenie... Zaraz utraci siłę ciągu... Komputer zaczyna sygnalizować groźbę przeciągnięcia...

Samolot na ekranie zwałił się nosem w dół. Białe chmurki na niebieskim tle poczęły z rosnącą szybkością uciekać ku górze. W okienku rozbłyskało coraz więcej sygnałów alarmowych. Zamigotał wielki czerwony prostokąt.

- A to co takiego? - spytała Casey.

- Ostrzeżenie o przekroczeniu dopuszczalnego przeciążenia... Jezu, tylko spójrz na niego.

Samolot wyszedł z lotu nurkowego i zaczął się z kolei ostro wznosić.

-Rany boskie... szesnaście... osiemnaście... dwadzieścia jeden stopni przechyłu! - wykrzyknął Wong, kręcąc z niedowierzania głową. - Wyobrażasz sobie?! Dwadzieścia jeden stopni!

Singleton doskonale wiedziała, że stromizna wznoszenia dla samolotów pasażerskich powinna się mieścić w granicach od trzech do pięciu stopni. Dziesięciostopniowy przechył, dopuszczamy jedynie podczas startu, był już bardzo wyraźnie odczuwalny dla pasażerów. Nic dziwnego, że siła bezwładności miotała ludźmi po całym przedziale, skoro samolot wznosił się pod kątem dwudziestu jeden stopni.

W prostokątnym oknie pojawiły się następne sygnały alarmowe.

- Alarm wytrzymałości mechanicznej - rzekł Wong zmienionym głosem. - Wygląda, jakby pilot chciał go rozwalić na kawałki. Żadne samoloty pasażerskie nie są przystosowane do takich obciążeń.

Sprawdzaliście dokładnie stan mocowań szkieletu?

Casey nie odpowiedziała. Na ekranie odrzutowiec ponownie się zwałił ku ziemi.

- To niewiarygodne - bąknął informatyk. - Autopilot powinien przeciwdziałać takim reakcjom...

- Był wyłączony.

- Mimo wszystko powinien przejąć kontrolę nad maszyną. - Wong wskazał jej palcem obramowany kwadracik w bocznym okienku. - Proszę, sama zobacz. Autopilot włącza się regularnie, ale kapitan z uporem przełącza na sterowanie ręczne. To jakiś wariat.

Samolot znów zaczął się ostro wznosić. I jeszcze raz przeszedł w lot nurkowy.

Casey w skupieniu naliczyła aż sześć cykli stromego wznoszenia i późniejszego opadania. Nagle wszystko ustało, odrzutowiec wyrównał do poziomu.

- Co się stało? - zapytała.

- Wreszcie autopilot zdołał przejąć kontrolę nad maszyną - wyjaśnił Rób, westchnąwszy ciężko. - No cóż, teraz już chyba dokładnie wiemy, co spowodowało tragiczny wypadek. Lecz niech mnie kule biją, jeśli zgadnę, dlaczego do niego doszło.

SALA ODPRAW

GODZINA 9.00

W sali odpraw krzątała się sprzątaczką. Wielkie panoramiczne okno wychodzące na halę montażową było już umyte, podobnie jak stół konferencyjny i wszystkie krzesła. Kobieta odkurzała właśnie wykładziną podłogową.

Doherty i Roń Smith stali przy drzwiach, przeglądali jakieś wydruki.

- Co tu się dzieje? - zapytała Casey.

- Nie ma dzisiaj zebrania - oznajmił Doherty. - Marder je odwołał.

- To dlaczego nikt mnie nie powiadomił?

Nagle przypomniała sobie, że wczoraj wieczorem w samolocie wyłączyła przywoływacz. Sięgnęła do niego pośpiesznie i włączyła z powrotem.

- Wczorajszy test cykliczny nie wykazał niczego szczególnego - powiedział Roń. - Jak mówiliśmy od początku, w zasadzie samolot jest w idealnym stanie. Zwracają uwagę tylko dwa powtarzające się błędy. Po pierwsze, sygnał na linii dodatkowej AUX COA, który pojawił się w piątym cyklu, około wpół do jedenastej wieczorem, i od tego czasu występował za każdym razem. Nie mam pojęcia, co to może oznaczać.

Popatrzył na nią wyczekująco. Zapewne musiał się już dowiedzieć, że wchodziła do hangaru mniej więcej o wymienionej porze.

Ale Casey postanowiła na razie niczego nie wyjaśniać, chciała jeszcze coś sprawdzić.

- A co z tym niepewnym czujnikiem położenia slotów? - zapytała.

- Właśnie on jest przyczyną drugiego błędu, o którym mówiłem. W dwudziestu dwóch skróconych cyklach, jakie przeprowadziliśmy w ciągu nocy, zawiódł aż sześciokrotnie. Koniecznie trzeba go wymienić.

- Gdyby ten sam czujnik zawiódł także w trakcie lotu...

- Komputer pokładowy zasygnalizowałby niezgodność wskazań. Singleton odwróciła się na pięcie.

- Hej, a ty dokąd? - rzucił za nią Doherty.

- Chcę sobie obejrzeć pewien film na wideo.

- Casey, co się dzieje, do cholery?

- Dowiedcie się pierwsi, jak już poznam prawdę. Zaczęła szybko zbiegać po schodkach.

Jeszcze wczoraj była zdeprymowana dotychczasowym przebiegiem dochodzenia, lecz dzisiaj poszczególne fakty zaczynały się układać w logiczną całość. Kluczem do rozwiązania zagadki okazał się zapis rejestratora QAR. Dzięki niemu przynajmniej udało się zrekonstruować kolejność wydarzeń podczas lotu TPA 545. A to już wystarczyło żeby zyskać pogląd na rzeczywistą przyczynę katastrofy.

Zaraz po wyjściu z budynku Casey zadzwoniła z aparatu komórkowego do Normy.

- Potrzebny mi oficjalny rozkład lotów linii TransPacific.

- Leży na twoim biurku - odparła sekretarka - wraz z resztą dokumentów dla FAA. Co cię

konkretnie interesuje?

- Połączenia z Honolulu.

- Zaraz sprawdzę.

Przez parę sekund panowała cisza.

- W ogóle nie latają do Honolulu - odezwała się wreszcie Norma. - Utrzymują tylko połączenia

Z...

- Nieważne - przerwała jej Casey. - To mi wystarczy. Potwierdziły się jej podejrzania.

- Marder dzwonił do ciebie już trzy razy. Twierdzi, że nie odpowiadasz na wezwania przez

przywoływacz.

- Powiedz, że nigdzie nie możesz mnie znaleźć.

- Poza tym Richman próbował...

- Nie ma mnie dla niego - ucięła Singleton. Przerwała połączenie i wsiadła do samochodu.

Po wyjeździe z terenu zakładów połączyła się z działem księgowości, lecz sekretarka poinformowała ją, że Ellen Fong dzisiaj także pracuje w domu. Casey poprosiła o jej domowy numer i zadzwoniła.

- Dzień dobry, Ellen. Mówi Casey Singleton.

- Dzień dobry, Casey - odpowiedziała tamta chłodno, z rezerwą.

- Czy zrobiłaś tłumaczenie, o które prosiłam?

- Tak.

- I jest gotowe? - Oczywiście.

- Mogłabyś je przesłać faksem do mego biura? Na chwilę zapadło milczenie.

- Chyba nie powinnam tego robić - odparła z ociąganiem Ellen.

- Rozumiem...

- A wiesz dlaczego?

- Domyślam się.

- Przyniosę je do biura - zaproponowała. - Może być o drugiej?

- Tak, jak najbardziej.

Coraz więcej faktów zaczynało do siebie pasować.

Casey zyskiwała coraz silniejsze przekonanie, że potrafi już wyjaśnić, co się przydarzyło podczas lotu. Poznała cały szereg pozornie drobnych okoliczności, których zbieg zapoczątkował tragedię. Miała nadzieję, że przy odrobinie szczęścia analiza zapisu na kasecie wideo pozwoli jej uzyskać ostateczne potwierdzenie.

Za to rodziło się niezwykle ważne pytanie.

Co miała zrobić z tą wiedzą?

BULWAR SEPULYEDA

GODZINA 10.45

Fred Barker pocił się obficie. Klimatyzator w jego gabinecie był wyłączony, a natarczywe pytania Marty'ego Reardona sprawiały, że w blasku reflektorów nie tylko skronie i czoło błyszcząły mu od potu, ale jeszcze na koszuli wykwitwały ciemne plamy.

Przystojny, szczupły, czterdziestopięcioletni Reardon odznaczał się niezwykle bystrym spojrzeniem. Sprawiał wrażenie bezwzględniego kata albo wiekowego starca, którego już nic nie jest w stanie zadziwić. Mówił powoli i wyraźnie, krótkimi zdaniami, unikając niepotrzebnych słów. Błyskawicznie wylapywał każdą nieścisłość czy logiczną lukę w wypowiedziach rozmówcy. Często w jego głosie pojawiał się ton rozczarowania, lecz zdumione uniesienie wąskich brwi było tylko wystudiowaną pozą.

- Panie Barker - rzekł Marty, pochylając się w jego kierunku. - Opisał nam pan problemy techniczne, jakie występują w samolotach N-22. Przedstawiciele zakładów twierdzą jednak, że dyrektywy serwisowe wydane przez Zarząd Federalny powinny zapobiec dalszym kłopotom. Czy to prawda?

- Nie.

W obecności prezentera jakoś nie potrafił odpowiadać pełnymi zdaniami. W ogóle starał się mówić jak najmniej.

- Czyżby te dyrektywy nie skutkowały?

- Przecież wydarzył się kolejny wypadek, prawda? Również spowodowany przez sloty.

- W zakładach Nortona powiedziano nam, że powodem nie były sloty.

- Dochodzenie z pewnością ujawni, że nastąpiło opadnięcie slotów.

- Zatem producent samolotu nas okłamał?

- Zawsze postępują w ten sam sposób. Udzielają jakichś niezwykle zagmatwanych i skomplikowanych wyjaśnień, żeby ukryć prawdziwą przyczynę.

- Ich wyjaśnienia są skomplikowane? A czyż nie jest tak samo skomplikowana budowa samolotu?

- Ale tu mamy do czynienia z prostą sprawą. Prawdziwą przyczyną wypadku jest beztroska konstruktorów samolotu, którzy nie chcą poprawić wady od dawna dającej się we znaki.

- Jest pan o tym przekonany?

- Tak.

- Skąd ta pewność? Czy ma pan dyplom inżyniera?

- Nie.

- Jest pan specjalistą w zakresie konstrukcji samolotów?

- Nie.

- A co pan studiował?

- No cóż, to było tak dawno...

- Czy nie była to muzykologia, panie Barker?

- Prawdę mówiąc, tak, ale...

Jennifer obserwowała tę rozmowę z mieszanymi uczuciami. Zawsze ją bawiło, gdy Marty bezkompromisowo atakował swoich rozmówców, a widzowie z radością witali każdy przykład sprowadzenia na ziemię jakiegoś nadętego błazna. Ale tym razem napastliwość prezentera mogła ją pozbawić materiału, niezbędnego przecież dla uzyskania właściwej wymowy reportażu. Wszak Reardon zmierzał nieuchronnie do całkowitego zrujnowania wiarygodności rozmówcy...

No cóż, zawsze będzie można pociąć ten wywiad, odrzucić niektóre fragmenty.

- Ma pan stopień magistra muzykologii - ciągnął Marty kategorycznym tonem. - I naprawdę sądzi pan, że to upoważnia do wydawania opinii w zakresie budowy samolotów, panie Barker?

- Nie bezpośrednio, lecz...

- A może zdobył pan inne dyplomy?

- Nie.

- Zatem nie ma pan żadnego wykształcenia technicznego? Barker nerwowym gestem poluzował sobie kołnierzyk koszuli.

- Przez wiele lat pracowałem w Federalnym Zarządzie...

- I uczęszczał pan na jakiś specjalistyczny kurs zorganizowany przez FAA? Zapoznał się pan może z prawami, powiedzmy, dynamiki gazów?

- Nie.

- To może aerodynamiki?

- Też nie. Opieram się wyłącznie na moim doświadczeniu...

- Rozumiem. Ale formalnie nie ma pan żadnego wykształcenia w dziedzinie aerodynamiki, technologii, metalurgii, analizy strukturalnej czy też innej gałęzi wiedzy powiązanej z budową samolotów?

- Nie, formalnie nie mam.

- A nieformalnie?

- Oczywiście. Zdobyłem wieloletnie doświadczenie.

- Dziękuję, to mi wystarczy. Zwróciłem uwagę na imponującą liczbę fachowych publikacji, które zgromadził pan w tym gabinecie. - Marty odchylił się na krześle i ściągnął z biurka leżącą na wierzchu, otwartą książkę. - Weźmy choćby tę pozycję, zatytułowaną: „Zaawansowane metody badań integracji strukturalnej w testach wytrzymałościowych i naprężeniowych konstrukcji lotniczych”. Muszę przyznać, że to dość skomplikowany tytuł. Czy pan rozumie zagadnienia opisywane w tej książce?

- Tak, przynajmniej większość z nich.

- Spróbujmy. - Reardon na chybił trafił dźgnął palcem w otwartą stronę. - Na przykład tutaj, na stronie osiemset siódmej, jest napisane: „Leevers i Radon wprowadzili parametr dwuosowości B związany z wielkością naprężenia T opisanego równaniem piątym”. Proszę spojrzeć.

- Tak, widzę. - Barker przełknął ślinę.

- Co to jest „parametr dwuosowości”?

- Cóż, to dość trudno wyjaśnić w paru słowach... Marty nie dawał za wygraną.

- A kim są wspomniani Leever i Radon?

- Naukowcy, specjaliści w tej dziedzinie...

- Zna ich pan?

- Osobiście nie.
- Ale znane są panu ich prace?
- W każdym razie znane są ich nazwiska.
- Czy wie pan coś więcej o tych naukowcach?
- Nie.
- Dokonali jakichś znaczących odkryć w tej dziedzinie?
- Powiedziałem już, że nie wiem.

Barker ponownie wetknął palec za kołnierzyk koszuli.

Jennifer zrozumiała, że musi zaingerować w przebieg wywiadu. Marty robił się coraz bardziej napastliwy, jakby podniecał go strach bijący od rozmówcy. A w ten sposób powstawało całkiem nieprzydatne dla niej nagranie. Najważniejsze rzeczy zostały już utrwalone: prowadzona od lat kruczata Barkera, jego zaangażowanie w sprawy bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Dysponowała także nakręconym poprzedniego dnia jego szczegółowym objaśnieniem przyczyn wypadku, kiedy zupełnie innym tonem udzielał odpowiedzi na jej pytania. Pospiesznie dała znak Marty'emu.

- Czas nam się kończy - powiedziała.

Reardon błyskawicznie to podchwycił, był chyba strasznie znudzony.

- Przykro mi, panie Barker, ale musimy już skończyć naszą rozmowę. Bardzo dziękuję, że poświęcił nam pan swój cenny czas.

Barker sprawiał wrażenie osłupiałego. Wymamrotał coś pod nosem. Charakterystyka stanęła nad nim z wacikami i ręcznikiem. - Pomogę panu zmyć makijaż... Marty podszedł do Jennifer i zapytał półgłosem:

- O co ci chodzi, do cholery?

- Zrozum, że materiał wyemitowany przez CNN to prawdziwy dynamit- odpowiedziała równie cicho. - Cała ta historia to bombowy materiał. Ludzie zaczynają się bać podróżować samolotami, my zaś możemy rozwiać niektóre wątpliwości. Działamy w imię dobra publicznego.

- I sądzisz, że ten pajac ci w tym pomoże? To zwykła marionetka w rękach sprytnego adwokata. Nadaje się tylko do tego, by zastraszać ludzi do zawarcia ugody sądowej i wypłacenia odszkodowania. W gruncie rzeczy nie ma zielonego pojęcia o sprawach, o których się wypowiada.

- Nie obchodzi mnie to, co o nim myślisz, Marty. Szykuję reportaż o wadach konstrukcyjnych samolotu. A ten amatorski zapis wideo ujawnił całą skalę ich skutków.

- Owszem, ale film z wypadku już wszyscy widzieli, ty natomiast usiłujesz coś sklecić z marnych resztek. Lepiej, żebyś miała w zanadrzu coś naprawdę ciekawego.

- Jeszcze się o tym przekonasz.

- Mam nadzieję.

Padło to takim tonem, że od razu dopowiedziała sobie w myślach resztę zdania: „bo jak nie, to zadzwonię do Dicka Shenka i powiadomię go, że na darmo trwonisz tu pieniądze”.

AVIATION HIGHWAY GODZINA 11.15

Dla kontrastu wywiad z przedstawicielem FAA filmowali na ulicy biegnącej wzdłuż ogrodzenia lotniska. Rozmówca okazał się tykawatym, nieciekawym okularnikiem, który nerwowo mrużył oczy od blasku słońca. Był tak blady i wychudzony, że wyglądał na śmiertelnie chorego. Jennifer nawet nie zadawała sobie trudu, by zapamiętać jego nazwisko. Z góry była przeświadczona, iż nic nie zdoła wykorzystać z jego wypowiedzi.

Co gorsza, facet miał bardzo złe zdanie o Barkerze.

- Zarząd Federalny przywiązuje olbrzymią wagę do zachowania poufności materiałów, bez względu na to, czy chodzi o tajemnice handlowe, patentowe, czy prawa własności. A ponieważ wzajemne obustronne zaufanie jest podstawą naszego funkcjonowania, pracownicy FAA muszą przestrzegać rygorystycznych przepisów dotyczących zakresu ujawniania informacji. Pan Barker ewidentnie łamał te przepisy. Prawdopodobnie kierowała nim głównie chęć wystąpienia telewizji bądź też umieszczenia własnego nazwiska w nagłówkach gazet.

- On twierdzi, że to nieprawda - zaoponował Marty. - Utrzymuje, iż Zarząd nie wywiązuje się ze swych podstawowych obowiązków, dlatego poczuł się zobligowany do zabrania głosu w tej sprawie.

- I zwrócił się do prawników?

- Jakich prawników? - zdziwił się Marty.

- Większość poufnych informacji została udostępniona adwokatom, znanym z występowania przeciwko liniom lotniczym. Wśród tych informacji przekazywanych przez pana Barkera znajdowały się wstępne rezultaty prowadzonych dochodzeń powypadkowych. A to jest niezgodne z prawem.

- Dlaczego więc Zarząd nie wystąpił na drogę sądową?

- FAA nie jest jednostką gospodarczą i nie ma takich możliwości. Kiedy jednak pojawiły się umotywowane podejrzenia, iż pan Barker potajemnie bierze pieniądze od adwokatów za udostępniane informacje, przekazaliśmy tę sprawę do Departamentu Sprawiedliwości. Nie rozpoczęto postępowania z powodu braku znamion przestępstwa, co nas bardzo zdziwiło. W powszechnym przekonaniu zarówno Barker, jak i jego zleceniodawcy powinni zostać oskarżeni o łapownictwo.

- Dlaczego nie zostali oskarżeni?

- O to proszę już pytać w Departamencie Sprawiedliwości. Domyślam się jednak, że skoro tam pracują sami prawnicy, kierujący się zawodową solidarnością, to niezwykle trudno jest posłać do więzienia jakiegokolwiek adwokata. Barker służył im pomocą, toteż jego również wybawili z kłopotów. Nadal pracuje dla adwokatów. Wszystkie jego publiczne wypowiedzi mają na celu jedynie umotywować nieuzasadnione wystąpienia sądowe przeciwko liniom lotniczym. W gruncie rzeczy wcale go nie obchodzi bezpieczeństwo transportu powietrznego, bo gdyby tak było, Barker nadal pracowałby w Zarządzie Federalnym i działał na rzecz dobra publicznego, a nie szukał tylko łatwego zarobku.

- Jak panu zapewne wiadomo, FAA stała się ostatnio obiektem nasilonej fali krytyki... - zaczął Marty.

Jennifer postanowiła zaingerować, doszła bowiem do wniosku, że rozmowa zmierza w

niekorzystnym dla niej kierunku. Już wcześniej oceniła, iż jest to materiał nieprzydatny, mogła najwyżej wykorzystać wstępne oświadczenie o tym, że Barkerowi zależy głównie na uzyskaniu rozgłosu. I tak rzucało cień na wiarygodność wcześniejszego rozmówcy, należało więc je odpowiednio zrównoważyć.

Do reportażu niezwykle potrzebne jej było stanowisko Barkera.

- Przykro mi, Marty, ale musimy kończyć.

Reardon potaknął ruchem głowy, pożegnał się szybko z rozmówcą - co także wskazywało wyraźnie, że jest znudzony - na prośbę tamtego złożył autograf pod swoim zdjęciem, po czym wsiadł do furgonetki i zajął miejsce obok niej.

-Jezu-mruknął, kiedy ekipa techniczna skończyła pakować sprzęt i kierowca uruchomił silnik.

Na pożegnanie serdecznie pomachał ręką przez szybę przedstawicielowi FAA, wreszcie rozsiadł się wygodnie i rzekł posępnym tonem:

- Czegoś tu nie rozumiem, Jennifer. Popraw mnie, jeśli się mylę. Nadal nie pojmuję, do czego zmierzasz. Do tej pory znalazłaś tylko jakąś przebiegłą uliczną papugę i płatnego informatora, ale nie masz żadnego interesującego materiału.

- Nieprawda - ucięła stanowczo. - Sam się przekonasz. Marty jęknął, zdeglustowany.

Kierowca poprowadził furgonetkę na północ, w głąb kalifornijskiej doliny, ku zakładom Nortona.

„VIDEO IMAGING SYSTEMS”

GODZINA 11.17

- Zaraz będzie - rzekł Harmon, nerwowo bębniąc palcami o brzeg konsoli. Casey poprawiła się na krześle, gdyż wciąż odczuwała bóle w całym ciele.

Do wywiadu pozostało jej tylko parę godzin, lecz nadal nie potrafiła zdecydować, jak ma postąpić.

Taśma się przewinęła i Harmon uruchomił odtwarzanie.

Zgodnie z zapowiedzią w newralgicznych fragmentach potroił liczbę kadrów, toteż teraz obrazy zmieniały się wyraźnie skokowo, przez co zapis robił jeszcze bardziej wstrząsające wrażenie. W skupieniu obserwowała, jak ludzie bezradnie wylatują z foteli, kamera obraca się i koziółkuje, wreszcie spoczywa w kącie na ciemnoszarej wykładzinie, tuż przy otwartych drzwiach kabiny pilotów.

- Cofnij trochę - poleciała.

- Ile?

- Niedużo. I bardzo powoli.

- Chcesz przeglądać po klatce?

- Tak.

Taśma powędrowała wolno do tyłu. Szara wykładzina, potem ciąg zamazanych obrazów, kiedy kamera koziółkowała w powietrzu, wreszcie dość czytelny widok wnętrza kabiny: jaskrawy blask słońca wpadającego do środka przez szyby, ramiona pilotów siedzących w fotelach po obu stronach piedestału, kapitana z lewej i pierwszego oficera z prawej.

Kapitan wyciągał rękę w kierunku centralnego bloku przyrządów.

- Zatrzymaj!

Singleton uważnie popatrzyła na ekran. Kapitan był bez czapki. Drugi pilot w dziwnym napięciu odwracał głowę, nie patrzył w jego stronę.

Nie było wątpliwości, że kapitan sięga do dźwigni na piedestale.

Casey przesunęła się z krzesłem i przybliżyła twarz do ekranu. Po chwili wstała i pochyliła się tak nisko, że obraz rozmył jej się przed oczyma w zamazane, różnokolorowe punkciki.

A oto i dowód, pomyślała, zarejestrowany na taśmie wideo.

Jak ona jednak miała wykorzystać tę nieoczekiwanie zdobytą pewność?

Ostatecznie doszła do wniosku, że nic nie może w tej sprawie zrobić. Wiedziała dobrze, że gdyby ujawniła zdobyte informacje, natychmiast straciłaby pracę. Zresztą i tak jej dalszy los w zakładach Nortona zdawał się bardzo niepewny. Marder i Edgerton zwyczajnie wystawili ją na odstrzał, zlecając funkcję rzecznika prasowego. Nie miało już chyba większego znaczenia, czy zgodnie z życzeniami Mardera będzie kłamać, czy odważy się wyjawić prawdę. Została postawiona w sytuacji bez wyjścia.

Jedynym rozwiązaniem problemu, jakie w tej chwili przychodziło jej do głowy, było odwołanie wywiadu dla telewizji. Na to jednak nie mogła sobie pozwolić. Znalazła się między młotem a kowadłem.

- W porządku, to mi wystarczy - powiedziała.

- I co chcesz z tym zrobić?

- Na razie przygotuj mi jeszcze jedną kopię.

Harmon włożył czystą kasetę do kieszeni urządzenia, wcisnął klawisz na pulpicie i odwrócił się na krześle w jej kierunku, robiąc zakłopotaną minę.

-Pani Singleton - zaczął oficjalnym tonem. - Chyba muszę pani o czymś powiedzieć. Wszyscy pracownicy tego zakładu, którzy widzieli zapis na kasecie, są bardzo zatroskani.

- Mogę się tego domyślać.

- Wszyscy oglądali również telewizyjne wystąpienie tego adwokata, który działa w imieniu osób poszkodowanych w wypadku...

- Rozumiem.

- I szczególnie jedna osoba, pracownica recepcji, nalega, byśmy przekazali pani kasetę odpowiednim władzom bądź telewizji. Chodzi o to, że ludzie wietrzą jakąś aferę. Atmosfera jest taka, jakbyśmy siedzieli na bombie. Ostatecznie sprawa dotyczy bezpieczeństwa podróżnych.

Casey westchnęła ciężko. Nawet specjalnie jej to nie dziwiło, ale znalazła się nagle w całkiem nowej dla siebie sytuacji i musiała jakoś to załatwić.

- Czy mam rozumieć, że już do tego doszło? Udostępniście komukolwiek zapis na kasecie?

- Nie, jeszcze nie - odparł Harmon.

- Tylko padł taki wniosek?

- Tak.

- A jak ty uważasz?

- No cóż... Prawdę mówiąc, mnie również ten problem nurtuje. Pani pracuje w zakładach Nortona, pani obowiązkiem jest lojalność wobec pracodawcy. To zupełnie naturalne. Lecz jeśli naprawdę wasz samolot jest wadliwy i ludzie mają ginąć z powodu...

Casey prawie go nie słuchała, gorączkowo rozpatrywała tę sytuację. Nie istniał sposób, żeby sprawdzić, ile wykonano kopii z oryginalnej kasety. Stąd też nie miała żadnych szans, by zapanować nad biegiem zdarzeń. Zresztą brzydziła ją cała ta intryga - knowania linii lotniczych, nastawienie kolegów z zespołu, jawna wrogość działaczy związkowych, a także poczynania Mardera i Richmana. Wszystkie skłócone strony zdawały się atakować właśnie ją, stojącą pośrodku i próbującą zachować neutralność.

A teraz jeszcze dodatkowych problemów przysparzali jej pracownicy tego zakładu.

- Jak się nazywa ta kobieta z recepcji?

- Christine Barron.

- Czy ona wie, że podpisaliście z nami umowę o zachowaniu tajemnicy służbowej?

- Owszem, lecz... Pewnie sądzi, że troska o dobro społeczne jest ważniejsza od tajemnicy...

- Muszę zadzwonić - oznajmiła stanowczo Casey. - Czy jest tu jakiś aparat w ustronnym miejscu?

Harmon zaprowadził ją do gabinetu i zamknął drzwi. Singleton przeprowadziła dwie krótkie rozmowy. Kiedy wróciła do sali, oświadczyła:

- Zapis na tej kasecie jest własnością zakładów Nortona i nie może być nikomu udostępniony bez pisemnej zgody dyrektora. Takie sprawy reguluje szczegółowo umowa o zachowaniu tajemnicy

służbowej, którą podpisaliście.

- A pani nie ma w tej sprawie żadnych wyrzutów sumienia? - zapytał Greg Harmon.

- Nie, najmniejszych. Trwa jeszcze dochodzenie, które wyjaśni przyczyny wypadku. Wy zaś nie macie prawa wypowiadać się w kwestiach technicznych, dla was całkowicie niezrozumiałych. Jeśli komukolwiek udostępnicie materiał zawarty na tej kasecie, ułatwicie jedynie pracę bezwzględnemu adwokatowi, żądającemu krociowych odszkodowań. Jeszcze raz przypominam, że łączy nas umowa o dochowaniu tajemnicy służbowej. Jeżeli złamiecie jej postanowienia, natychmiast zerwiemy współpracę z wami. Proszę mieć to na uwadze.

Schowała przygotowaną kopię taśmy i energicznym krokiem wyszła z pokoju.

DZIAŁ KONTROLI JAKOŚCI

GODZINA 11.50

Rozwścieczona, wpadła do biura jak burza. Okazało się, że czeka tu na nią jakaś starsza kobieta. Przedstawiła się jako Martha Gershon, doradca w zakresie wystąpień publicznych. Na wygląd sprawiała wrażenie dobrotliwej babci: siwe włosy zebrane w gruby kok, elegancka beżowa garsonka ze stójką pod szyją.

-Przykro mi, ale jestem bardzo zajęta-powiedziała szybko Singleton. - Wiem, że Marder prosił panią o konsultację, lecz obawiam się...

- Och, doskonale sobie zdaję sprawę, że jest pani załatana - odparła uprzejmie Gershon. Miała miękki, śpiewny głos, który działał dziwnie uspokajająco. - Domyślałam się, iż nie będzie pani miała dla mnie czasu, zwłaszcza dzisiaj. Wyczuwam jednak, że pani w ogóle nie chce ze mną rozmawiać. Zgadza się? Chyba nie przejmuję się pani specjalnie zdaniem Johna Mardera.

Casey zawahała się. Jeszcze raz obrzuciła uważnym spojrzeniem tę niezwykłą, szeroko uśmiechniętą kobietę.

- Zapewne nabrała pani podejrzeń, że John Marder usiłuje panią manipulować. To całkiem zrozumiałe. Po rozmowie z nim muszę przyznać, że i na mnie nie zrobił wrażenia pewnego siebie menedżera dużego przedsiębiorstwa. A jak pani uważa?

- Podobnie.

- W dodatku wydaje mi się, że on nie lubi kobiet - ciągnęła Gershon. - Mogę więc zaryzykować twierdzenie, iż obciążył panią obowiązkiem występowania przed kamerą telewizyjną w nadziei, że się pani zblamuje. A w tej sytuacji na pani miejscu zrobiłabym wszystko, by zawieść te nadzieje.

Casey patrzyła na nią z coraz większym zdumieniem.

- Proszę usiąść - bąknęła.

- Dziękuję, kochana.

Kobieta przysiadła na krawędzi kanapy i starannie ułożyła wokół bioder poły zakietu. Następnie splotła palce na brzuchu i zastygła w pozie wyczekiwania.

- Nie zabiorę pani wiele czasu - odezwała się po chwili. - Ale może rozmawiałoby się nam swobodniej, gdyby pani również usiadła.

Singleton posłusznie zajęła miejsce przy biurku.

-Na początku chciałabym jedynie przypomnieć kilka podstawowych spraw. Chyba już pani wie, że wywiad będzie prowadził Marty Reardon?

- Nie, o tym nie wiedziałam.

- To oznacza, że będzie pani miała do czynienia z człowiekiem na poziomie. Powinno zatem być pani łatwiej.

- Mam nadzieję.

- Jestem o tym przekonana. Czy teraz czuje się pani całkiem swobodnie?

- Raczej tak.

- Wolałabym jednak, żeby się pani wygodnie oparła. O, tak jest dużo lepiej. Kiedy pochyła się pani do przodu, sprawia wrażenie spiętej i zdenerwowanej. Proszę więc zawsze oprzeć się wygodnie i ze spokojem wysłuchiwać pytań. Sądzę, warto by o tym pamiętać w czasie wywiadu. Należy siedzieć wygodnie, żeby sprawiać wrażenie rozluźnionej.

- Rozumiem - odparła Casey, usadowiwszy się na krześle.

- Czy teraz nie czuje się pani swobodniej?

- Chyba tak.

- Zawsze trzyma pani w ten sposób splecione dłonie na krawędzi biurka? Chciałabym zobaczyć, jak pani trzyma ręce osobno. Właśnie tak. Proszę przyjąć taką pozycję, jak zwykle. Splecione palce również nasilają wrażenie napięcia i nerwowości. Znacznie lepiej jest trzymać ręce osobno. Doskonale. Ta pozycja wydaje się pani całkiem naturalna?

- Mniej więcej.

- Domyślam się, w jak wielkim stresie jest pani dzisiaj. - Gershon z uśmiechem pokiwała głową.

- Proszę mi wierzyć, że znam Martina Reardona od lat. Pamiętam, kiedy zaczynał karierę. Cronkite go nie cierpiał za jego czupurność i natarczywość. Bo Marty rzeczywiście tak się zachowuje, ale w większości wypadków to jedynie poza. Nie sądzą, by przysporzył pani jakichkolwiek kłopotów, Katherine. Jest pani zbyt inteligentna. Wszystko powinno pójść jak po maśle.

- Sprawia pani, że zaczynam się czuć jak stary wyga.

- Mówię szczerze to, co myślę - odparła szybko Gershon. - A teraz sprawa najważniejsza. Przez cały czas trwania rozmowy z Reardonem proszę sobie powtarzać, że pani wie znacznie więcej od niego. To pani jest fachowcem w swojej dziedzinie, a on zwyczajnym reporterem, który chce pani zadać kilka pytań. W dodatku zazwyczaj jest zmęczony, podróżuje w nocy. Zapewne przyleciał do miasta dzisiaj rano. Jest bystry i świetnie wykształcony, lecz daleko mu do pani zasobu wiedzy w konkretnej dziedzinie. Proszę więc dobrze zapamiętać: pani wie znacznie więcej od niego.

- Jasne - odparła Singleton.

- Idźmy więc dalej. Ponieważ Reardon na początku nie będzie dysponował żadnymi wiadomościami wstępnymi, pozostanie mu tylko sprytnie wykorzystywanie tych faktów, z którymi pani go zapozna. Marty cieszy się reputacją bardzo wnikliwego słuchacza, proszę mi jednak wierzyć, iż większość jego skutecznych posunięć to tylko zręczne wykorzystanie klasycznych reporterskich sztuczek. Najprostsza z nich polega na tym, że zadaje oponentowi cały szereg prostych pytań, na które odpowiada się twierdząco, po czym niespodziewanie zaskakuje jakimś twierdzeniem zupełnie innego gatunku. Aż trudno uwierzyć, jak wiele osób daje się na to nabrać. Zapyta na przykład: Jest pani kobietą? Tak. Mieszka pani w Kalifornii? Tak. Ma pani dobrą pracę? Tak. Jest pani zadowolona z życia? Tak. To dlaczego ukradła pani te pieniądze? W tym momencie rozmówcę, przez cały czas zgodnie potakującego, ogarnia skrajne zakłopotanie. Każdy panicznie szuka wyjścia z krępującej sytuacji. Tymczasem Reardon ma już taką reakcję, na jakiej mu zależało. Proszę więc pamiętać, że lubi zadawać pytania z zaskoczenia. Jeśli za pierwszym razem nie przyniesie to efektu, szybko powtórzy słowny atak, nieco inaczej formułując pytanie. Może kilkakrotnie wracać do tej samej sprawy. Kiedy więc zdarzy się, że będzie natarczywie ponawiał tę samą kwestię, może być pani pewna, iż czuje się zawiedziony.

- Rozumiem.

- Martin często wykorzystuje jeszcze inną sztuczkę. Obwieszcza coś prowokacyjnym tonem, po czym milknie nagle, zostawiając rozmówcy czas na reakcję. Może na przykład powiedzieć: Casey,

zajmujesz się konstruowaniem samolotów, musisz więc dobrze wiedzieć, że te maszyny nie są całkiem bezpieczne... I tu zostawia miejsce na replikę. Proszę jednak zwrócić uwagę, że nie zadał żadnego pytania.

Singleton pokiwała głową.

- Kiedy indziej zaś powtarza jakąś wypowiedź, przyjmując ton pełen niedowierzania.

- Tak, jasne.

- To jest dla pani jasne?-- powtórzyła zaskoczona Gershon, wysoko unosząc brwi. Dostyc skutecznie zademonstrowała w ten sposób metodę Reardona. - Już pani wie, co miałam na myśli. Proszę się przygotować, że będzie pani prowokowana. To jednak wcale nie oznacza, że musi się pani bronić. Jeśli Marty nie zada konkretnego pytania, wcale nie trzeba się odzywać.

Casey w milczeniu pokiwała głową.

- Bardzo dobrze - przyznała Gershon z uśmiechem. - Naprawdę doskonale. A przede wszystkim proszę się nie spieszyć. Nagrana wstępnie rozmowa przed emisją zostanie odpowiednio zmontowana, trzeba więc wykorzystywać to do woli. Jeśli nie zrozumie pani jakiegoś pytania, proszę się zwrócić z prośbą o wyjaśnienie. Martin wyjątkowo zręcznie potrafi zadawać pytania prowokujące do specyficznej wypowiedzi. Dlatego jeszcze raz powtarzam: na dobrą sprawę on nie ma zielonego pojęcia o rzeczach, które będą omawiane. To zwykły prezenter telewizyjny prowadzący rozmowę.

- Rozumiem.

- Jeśli będzie się pani czuła swobodnie, patrząc na niego, proszę to robić. W przeciwnym razie należy wybrać sobie jakiś punkt obok jego głowy, na przykład róg oparcia krzesła czy obrazek wiszący na ścianie, i na nim skoncentrować uwagę. Obiektyw kamery nie wychwyci tej drobnej różnicy, na zdjęciach będzie wyglądało tak, jakby patrzyła pani prosto w oczy rozmówcy. Najważniejsze, aby móc skupić uwagę.

Singleton przeniosła spojrzenie na czubek ucha Gershon i przytaknęła ruchem głowy.

- Radzi sobie pani wyśmienicie. Zatem pozostała jeszcze jedna ważna kwestia, Katherine. Zajmuje się pani samolotami, a więc bardzo skomplikowanymi wyrobami. Jeśli spróbuje pani wyjaśniać ich złożoność Reardonowi, szybko popadnie pani we frustrację zrodzoną ze świadomości, że w gruncie rzeczy jego to nie interesuje. Zapewne będzie próbował ingerować w takie wyjaśnienia. Bo w rzeczywistości jego to naprawdę nie interesuje. Powszechnie się narzeka, że telewizja oglupia. Ale taki już jest charakter tego środka przekazu. Zadaniem telewizji nie jest dostarczanie informacji. Każdy rodzaj wiedzy wiąże się z aktywnością, zainteresowaniem, natomiast telewizja skłania do pasywności. Informacja jest obiektywna, sucha, rzeczowa. Telewizja bazuje na emocjach. Ma przede wszystkim dostarczać rozrywki. Zatem cokolwiek Martin powie, jakkolwiek się będzie zachowywał, trzeba pamiętać, że jego nie interesuje ani pani, ani te zakłady, ani budowa samolotów. On bierze pieniądze za wykorzystywanie swych umiejętności prowokowania ludzi, wprowadzania ich w stan napięcia emocjonalnego, czasem nawet utraty panowania nad sobą, bo w takiej sytuacji łatwo wydobyć z nich jakąś zdumiewającą wiadomość. Proszę więc nie zapominać, że jego głównym celem nie jest uzyskanie ciekawych informacji o samolotach, ale wytworzenie odpowiedniej dla telewizji atmosfery. Jeśli pani to zrozumie, bez trudu udzieli wywiadu.

Gershon popatrzyła na nią z ukosa i znowu uśmiechnęła się szeroko, jak dobrodusznna babcia.

- Jestem przekonana, że spisze się pani znakomicie, Casey.

- Czy pani będzie obecna podczas wywiadu?

- Och, nie. Moja znajomość z Martinem to bardzo długa historia, wystarczająco długa, byśmy za sobą nie przepadali. Jeżeli zdarza nam się spotkać przypadkiem, odnoszę wrażenie, że oboje mamy taką samą ochotę napluć sobie wzajemnie w twarz.

BUDYNEK ADMINISTRACYJNY

GODZINA 13.00

John Marder siedział przy biurku i dokładnie przeglądał materiały, które Casey powinna wykorzystać podczas wywiadu telewizyjnego. Chciał je osobiście skompletować i ułożyć we właściwej kolejności. Zwrócił szczególną uwagę na raport dotyczący podrobionej tulei odwracacza ciągu w silniku numer 2. W jej odkryciu dopomogła im odrobina szczęścia, a ten krzykacz, Kenny Burne, tym razem spisał się wyjątkowo dobrze. Tuleja odwracacza ciągu należała bowiem do najważniejszych części silnika. Nie ulegało też wątpliwości, że ta była podrobiona. Specjaliści z zakładów Pratta i Whitneya z pewnością narobiliby szumu z jej powodu, choćby tylko dlatego, że ich osławiony emblemat z wizerunkiem orła został sfalszowany. Ale co najistotniejsze, obecność pirackich elementów w samolocie mogła skierować dochodzenie w innym kierunku, odwrócić uwagę od slotów...

Zadzwoił aparat jego prywatnej linii telefonicznej.

- Słucham, Marder.

-Już po wszystkim?-zapytał Edgerton, którego głos docierał wraz z intensywnym szumem elektrostatyki. Widocznie prezes dzwonił z pokładu służbowego odrzutowca lecącego do Hongkongu.

- Jeszcze nie, Hal. Będą nagrywali wywiad za godzinę.

- Zadzwoń do mnie, jak skończą.

- Oczywiście.

- Wolałbym żebyś miał do przekazania dobre wieści - rzucił Edgerton i szybko przerwał połączenie.

BURBANK

GODZINA 13.15

Jennifer przeżywała rozterki. Musiała na jakiś czas zostawić Marty'ego samego, a to było dosyć ryzykowne: napastliwy Reardon aż kipiał energią i zawsze należało uważnie kontrolować przebieg prowadzonych przez niego rozmów. Pod pewnymi względami przypominał dziecko, które trzeba bez przerwy prowadzić za rączkę. Zresztą wszyscy prezenterzy „Newline” zachowywali się podobnie, wykonywali typowe zajęcia reporterskie, choć w gruncie rzeczy byli tylko aktorami, uważającymi się w dodatku za wielkie gwiazdy. Odznaczali się więc próżnością, egoizmem i arogancją. A przede wszystkim sprawiali mnóstwo kłopotu.

W dodatku Jennifer zdawała sobie sprawę, że mimo braku większego zainteresowania prowadzonymi wywiadami, Marty'emu przynajmniej w jakimś stopniu zależy na przygotowaniu ciekawego reportażu. Miał świadomość, że ona spisała scenariusz na kolanie, a omawiany problem jest co najmniej niejasny i podejrzany. Stąd też żywił uzasadnione obawy, że po zmontowaniu będzie musiał firmować swoim nazwiskiem bardzo wątpliwej jakości materiał. Ale pewnie najbardziej bolało go to, że po emisji reportażu, w ulubionym miejscu spotkań podczas lunchu, czyli w restauracji „Cztery Pory Roku”, może usłyszeć od kolegów jakieś złośliwe uwagi. Na pewno nie obchodził go problem dziennikarskiej uczciwości, myślał wyłącznie o swojej karierze.

Ale mógł się niczego nie obawiać, Jennifer miała już w swoich rękach coś naprawdę rewelacyjnego. Nie było jej zaledwie dwadzieścia minut, ale nie zdążyła nawet zaparkować samochodu w zatoczce, kiedy Marty z daleka ruszył energicznym krokiem w jej stronę. Miał zboląłą minę, był nieszczęśliwy.

Należało się tego spodziewać.

Kiedy tylko wysiadła z auta, podszedł do niej, szykując się na okazanie swego niezadowolenia, na zasypanie jej ciętymi uwagami dotyczącymi rozmówców, czy nawet na przedstawienie jej groźby powiadomienia Dicka Shenka. Otwierał już usta, gdy Jennifer powstrzymała go ruchem ręki.

- Obejrzyj to sobie - rzekła, wyjmując z torebki kasetę wideo.

Podala ją operatorowi i poprosiła o odtworzenie. Ten załadował kasetę do kamery i dołączył kabel od niewielkiego przenośnego monitora stojącego na trawniku.

- Co to jest? - spytał Marty, spoglądając podejrzliwie na ekran.

- Sam zobaczysz.

Pojawił się obraz przedstawiający niemowlę spoczywające na kolanach matki. Dziecko zagaworzyło głośno: „Gu-gu, ga-ga”, po czym wetknęło do buzi paluszki stopy.

Marty zerknął z ukosa na Jennifer, marszcząc brwi.

Ale ona nic nie powiedziała.

W jaskrawym blasku słońca trudno było dostrzec utrwalone na taśmie szczegóły, lecz jego wymowa stała się po chwili oczywista. Obraz przekrzywił się pod dużym kątem, wyrzucani z foteli

ludzie zaczęli przelatywać w powietrzu, panicznie szukając jakiegoś punktu zaczepienia. Marty aż wstrzymał oddech, patrząc na monitor z rosnącym podnieceniem.

- Skąd to masz?

- Od pewnego niezadowolonego pracownika.

- Zakładów Nortona?

- Nie, z laboratorium wideo, które współpracuje z fabryką. Dał mi to wzburzony obywatel, którego zdaniem nie powinno się zatajać podobnych materiałów przed opinią publiczną. Zadzwoił bezpośrednio do mnie;

- Ale kasetę jest własnością zakładów Nortona?

- Tak, znaleziono ją na pokładzie samolotu.

-Niewiarygodne - szepnął Marty, nie spuszczać wzroku z ekranu monitora, na którym działały się niemal dantejskie sceny. - To naprawdę wstrząsające.

- Ten materiał ci się wreszcie podoba?

Oglądał dalej w milczeniu. Nie ulegało wątpliwości, że ten film zrobił na nim wrażenie - był doskonały, nawet lepszy od ujęć pokazanych przez CNN, gdyż bardziej dynamiczny, ostrzejszy. Kamera przesuwiała się i koziolkowała po całym pokładzie, dzięki czemu widzowie zyskiwali znacznie lepszy pogląd na to, co się naprawdę działo podczas rejsu.

- Kto jeszcze dostał kopię tego filmu?

- Nikt.

- Nie boisz się, że twój niezadowolony pracownik może...

- Nie - przerwała mu Jennifer. - Obiecałam jej, że pokryjemy wszelkie koszty ewentualnej rozprawy sądowej, jeśli obieca, że nikomu więcej nie udostępni kasety. Przysięgła zachować tajemnicę.

- Więc w pewnym sensie ta kobieta dała ci prawo wyłączności? - Zgadza się.

-I jest to autentyczne nagranie, znalezione przez pracowników Nortona...

- Tak.

- To w takim razie mamy wyśmienity materiał na reportaż.

Jakby wrócił zza grobu, pomyślała Jennifer, spoglądając na Reardona, który z wyjątkowym ożywieniem ustawił się przed parkanem zakładów do nagrania swoich komentarzy.

Wiedziała już, że teraz może w pełni liczyć na jego pomoc. Wprawdzie uzyskany niespodziewanie film nie wnosił niczego nowego do przedstawianej sprawy, ale przysparzał jej zupełnie nowego wydźwięku. A Marty był profesjonalistą, doskonale znał wszelkie sposoby zarówno osłabiania, jak i nasilania wymowy materiału filmowego poprzez dobór odpowiedniej intonacji. Zresztą przy tak wstrząsających ujęciach treść komentarza schodziła na dalszy plan.

A ten film był naprawdę rewelacyjny.

Nie dziwiło jej więc, że podekscytowany Marty zaczyna nerwowo dreptać wzdłuż ogrodzenia i zerkać na widniejące w oddali hangary, czekając na przygotowanie sprzętu. On zresztą uwielbiał podobne tematy, kiedy to można było przełamać znowu milczenia urzędników bądź przemysłowców i ujawnić strzeżone przez nich tajemnice. Prawdopodobnie szykował się już do przedstawienia zgromadzonych faktów w maksymalnie sensacyjnym świetle.

Kiedy charakteryzatorka poprawiała mu makijaż, powiedział:

- Chyba byłoby dobrze już teraz wysłać tę kasetę Shenkowi, żeby zawczasu sprawić mu radość.

- Już to załatwiłam - odparła Jennifer, wskazując samochód wyjeżdżający właśnie z zatoczki.

Miała nadzieję, że Dick najdalej za godzinę obejrzy materiał i przygotuje dla niej odpowiednią nagrodę.

Nie miała wątpliwości, że film mu się spodoba. Liczyła nawet na to, że wykorzysta fragmenty zapisu w migawkach reklamujących sobotni blok informacyjny. W wyobraźni słyszała już zapowiedzi w rodzaju: „Nowe, wstrząsające zdjęcia z pokładu odrzutowca Nortona! Przerażające świadectwo śmierci ludzi podróżujących samolotem. Tylko w «Newsline», w sobotę, o dwudziestej drugiej!”

Takie zapowiedzi emitowano niekiedy nawet co pół godziny. A po nich, w sobotni wieczór, gromadzili się przed telewizorami prawie wszyscy mieszkańcy Stanów Zjednoczonych.

Nie musiała nawet udzielać Marty'emu żadnych wskazówek, doskonale sobie poradził z komentarzami. Następnie wsiedli do samochodu i zawrócili w stronę bramy zakładów Nortona. Zdołali też o kilka minut wyprzedzić harmonogram.

- Kto ma udzielać wywiadu z kierownictwa fabryki? - zapytał Reardon.

- Kobieta o nazwisku Singleton.

-- Kobieta? - zdziwił się, marszcząc brwi. - Jest kimś ważnym?

- Wiceprezesem spółki i członkiem zespołu prowadzącego dochodzenie w sprawie wypadku.

Przed czterdziestką.

Marty wyciągnął rękę.

- Podaj mi mój notatnik i broszury Nortona.

Zaczął pospiesznie przeglądać dostarczone im wcześniej materiały reklamowe.

- Mam nadzieję, Jennifer, że wiesz, co powinniśmy zrobić w tej sytuacji. Trzeba będzie przegrupować nagrane dotąd wypowiedzi. Zapis na kasecie trwa cztery, może cztery i pół minuty, ale niektóre fragmenty warto powtórzyć. Ja przynajmniej bym tak zrobił. Stąd też niewiele zostanie ci czasu na zaprezentowanie wywiadów z Barkerem i pozostałymi rozmówcami. Najważniejszy będzie film z pokładu samolotu oraz komentarze tej Singleton. Na tym musisz oprzeć cały reportaż. Sądzę więc, że nie mamy wyboru i powinniśmy ostro przycisnąć tę kobietę do muru.

Jennifer nie odpowiedziała. Z lekkim uśmiechem obserwowała, jak Reardon przerzuca kolejne biuletyny i kartki maszynopisów.

- A co to takiego? - zapytał, osłupiały, pokazując jej pierwszą stronę kserokopii sprawozdania. - Jakiś dowcip?

- Nic podobnego - odparła Malone.

- Rewelacja! - ocenił po chwili. - Skąd to masz?

- Dostałam trzy dni temu z zakładów Nortona, wraz z całą resztą reklamowego śmiecia. Pewnie zabłąkało się przez przypadek.

- Rzekłbym, że to bardzo nieszczęśliwy przypadek, zwłaszcza dla pani Singleton.

SALA ODPRAW

GODZINA 14.15

Casey szła przez-parking, kierując się w stronę hali, gdzie pracował zespół analizy zniszczeń wnętrza samolotu, kiedy zabrzączał jej aparat komórkowy. Dzwonił Steve Nieto, fizyk z Vancouver.

- Mam złe wieści - rzekł. - Byłem wczoraj w szpitalu. Pilot zmarł. Uraz okazał się bardzo rozległy, wystąpił jakiś obrzęk pod czaszką. Mikę Lee akurat wyjechał, toteż zwrócono się do mnie z prośbą o identyfikację zwłok...

- Steve, to nie jest rozmowa na telefon. Opisz mi wszystko w teleksie.

- Dobrze.

- Ale nie przysyłaj go tutaj, tylko do naszego ośrodka testowego w Yumie.

- Naprawdę?

- Tak.

- Jak wolisz.

Połączenie zostało przerwane. Casey stanęła w wejściu hali i popatrzyła na pomarańczowe taśmy rozciągnięte na podłodze. Chciała zadać Ringer kilka pytań dotyczących czapki drugiego pilota znalezionej w części ogonowej maszyny. Uzmysłowała sobie bowiem, że ta czapka może jej wiele wyjaśnić.

Teraz jednak wpadła na jeszcze inny pomysł, toteż wyszła z powrotem przed halę i zadzwoniła do Normy.

- Posłuchaj, chyba już wiem, kto nam przysłał owa tajemniczą odbitkę strony z biuletynu linii lotniczych.

- A to ma jeszcze jakieś znaczenie?

- Owszem. Zadzwonź do szpitala Centinela przy lotnisku w Los Angeles. Poproś do aparatu stewardesę, niejaką Kay Liang, i zadaj jej parę pytań. Może lepiej je sobie zapisz.

Przez kilka minut udzielała Normie szczegółowych wyjaśnień. Kiedy tylko skończyła rozmowę, jej telefon zadzwonił po raz drugi. - Casey Singleton.

wrzasnął Marder do słuchawki.

- Gdzie ty się podziewasz, na miłość boską?!

- Jestem w hangarze czwartym i właśnie próbuję...

- Masz tu przyjść jak najszybciej i udzielić wywiadu dla telewizji.

- Przecież wywiad jest zaplanowany na czwartą.

- Został przesunięty. Ekipa już na ciebie czeka.

- Chcą teraz nagrywać?

- Tak. Wszystko przygotowane, czekają tylko na ciebie. Pospiesz się, Casey.

I tak oto, wbrew swoim planom, znalazła się w sali odpraw, została posadzona na krzesło, a charakteryzatorka zaczęła jej robić makijaż. W pomieszczeniu panował ścisk. Technicy rozstawiali po kątach olbrzymie jupitery na statywach i przybijali do sufitu arkusze białego kartonu. Inni rozmieszczali mikrofony na stole i pod ścianami. Dwa zespoły operatorskie przygotowywały cztery kamery, nakierowane z różnych stron na środkową część stołu konferencyjnego, przy którym naprzeciw siebie ustawiono dwa krzesła.

Singleton odnosiła wrażenie, że uczestniczy w akcie wandalizmu; nie potrafiła sobie wytłumaczyć, dlaczego Marder wyraził zgodę na przybijanie arkuszy kartonu gwoździami. Z jej punktu widzenia była to dewastacja sali, gdzie zbierała się komisja IRT, gdzie omawiano różne zagadnienia, toczono dyskusje, a nawet spory, mające na celu wyjaśnienie przyczyn katastrofy. Z niechęcią obserwowała, jak sala odpraw przeistacza się w prowizoryczne studio do odegrania telewizyjnej farsy.

Była zresztą zdenerwowana, to wszystko działo się zbyt szybko. Charakteryzatorka bez przerwy kazała jej to ustawiać głowę pod odpowiednim kątem, to znów zamykać i otwierać oczy. W pewnym momencie do pokoju wpadła Eileen, sekretarka Mardera, rzuciła jej na kolana wypchaną kartonową teczkę i oznajmiła:

- John kazał ci się z tym zaznajomić.

Casey usiłowała przejrzeć dokumenty, lecz spotkało się to z natychmiastowym protestem charakteryzatorki.

- Bardzo proszę, niech pani popatrzy do góry jeszcze przez minutę. Tylko minutkę i będzie po wszystkim.

Podeszła do nich Jennifer Malone, producentka reportażu, i uśmiechnęła się serdecznie.

- Jak się pani dziś czuje, pani Singleton?

-Dziękuję, dobrze - odparła Casey, starając się nie poruszyć głową.

- Barbaro - tamta zwróciła się do charakteryzatorki. - Pokryj trochę grubiej ten... no wiesz... -

Pokazała jej coś palcem.

- Tak, widzę.

- O co chodzi? - zainteresowała się Casey.

- Drobną cień - odparła charakteryzatorka. - Nic wielkiego.

- Postarajcie się skończyć jak najszybciej. Za minutę będzie tu Marty. Najpierw omówimy pobieżnie temat waszej rozmowy, a dopiero potem zaczniemy filmować.

- Tak, rozumiem - odparła Singleton.

Kiedy Malone odeszła, Barbara zaczęła nakładać jej na twarz dodatkową porcję pudru w kremie.

- Muszę pokryć pani grubiej te ciemne zakola pod oczyma, żeby nie sprawiała pani wrażenia przemęczonej.

- Pani Singleton?

Od razu rozpoznała ten głos, który od lat znała z ekranu telewizora. Charakteryzatorka natychmiast usunęła się na bok i Casey ujrzała stojącego naprzeciw niej sławnego Marty'ego Reardona. Był w samej koszuli z krótkimi rękawami i krawacie. Za kołnierzyk miał wetkniętą ligninową chusteczkę. Wyciągnął do niej rękę.

- Marty Reardon. Miło mi panią poznać.

- Dzień dobry - odparła sztywno.

-Dziękuję za cierpliwość. Staramy się, aby było to jak najmniej uciążliwe.

- Nic nie szkodzi.

- Chyba już pani wie, że nagrywamy rozmowę na taśmie. Gdyby więc musiała pani odchrząknąć czy coś w tym rodzaju, proszę się niczym nie przejmować, później to wytniemy. I jeśli nie zrozumie pani jakiegoś pytania, proszę śmiało zwracać się o wyjaśnienia. Nie jesteśmy czasowo ograniczeni.

- Rozumiem.

- Przede wszystkim będę pytał o wypadek, jaki się zdarzył na pokładzie samolotu linii TransPacific, nie znaczy to jednak, że w ogóle nie poruszymy innych spraw. W trakcie rozmowy trzeba będzie nawiązać do pertraktowanej umowy z Chinami. A jeśli starczy nam czasu, zapewne dojdziemy również do kwestii reakcji związku zawodowego na ten kontrakt. Ustalmy jednak z góry, że są to problemy o mniejszym znaczeniu. Głównym tematem pozostanie ów tragiczny wypadek. Słyszałem, że jest pani członkiem komisji prowadzącej dochodzenie.

- To prawda.

- Świetnie. Mam zwyczaj przeskakiwać z pytaniami od jednej sprawy do drugiej, ale tym również proszę się nie przejmować. Przede wszystkim chcielibyśmy jak najlepiej zrozumieć to, co się wydarzyło.

- Jasne.

- Zatem do zobaczenia.

Uśmiechnął się szeroko i odszedł. Ponownie stanęła nad nią charakteryzatorka.

- Proszę spojrzeć do góry - poleciła, a kiedy Casey zadarła głowę, dodała: - Jest bardzo miły. Wbrew pozorom to nadzwyczaj sympatyczny człowiek. Szaleje na punkcie swoich dzieci.

Od strony drzwi doleciał głos Malone:

- Ile jeszcze, chłopcy?

- Za pięć minut będziemy gotowi.

- Dźwięk?

- Już możemy nagrywać. Wszystko ustawione.

Kiedy charakteryzatorka zaczęła jej nanosić puder na krawędź szczęki pod uchem, Casey odruchowo skrzywiła się z bólu.

- Wie pani co? - odezwała się cicho Barbara. - Mam pewien numer telefonu, pod który powinna pani zadzwonić.

- Po co?

- To świetna organizacja, bardzo mili ludzie. Zatrudniają najlepszych psychologów i potrafią zachować dyskrecję. Mogliby pani pomóc.

- W czym?

- Proszę trochę bardziej obrócić głowę w lewo. To musiało być naprawdę silne uderzenie.

Casey westchnęła ciężko.

- Upadłam.

- Tak, rozumiem. Zostawię jednak ten numer, na wypadek gdyby zmieniła pani zdanie. - Odłożyła pędzelek do pudru. - Muszę tu dać trochę podkładu, żeby pokryć zasinienie.

Sięgnęła po jakąś tubkę z pudełka i zaczęła wacikiem nanosić jej krem na szyję. Po chwili powiedziała:

- Nie uwierzyłaby pani, jak wiele widziałam podobnych rzeczy w swojej pracy. A kobiety zawsze temu zaprzeczają. Ja jednak uważam, że powinno się stanowczo walczyć z przemocą w małżeństwie.

- Mieszkam sama - odparła Casey.

- Tak, wiem - mruknęła Barbara. - Mężczyźni właśnie liczą na to, że będziemy milczeli.

Przeżywałam to samo. Mój mąż nawet nie chciał słyszeć o rozmowie z psychologiem. No i w końcu zabrałam dzieci i odeszłam od niego.

- Naprawdę jest pani w błędzie.

- Doskonale rozumiem, że jak się żyje w ciągłym strachu, to człowiek dochodzi do wniosku, że tak już musi być. Ale to poczucie bezradności tylko wpędza w głęboką depresję. Wcześniej czy później trzeba stawić czoło męskiej brutalności.

Znowu podeszła do nich Malone.

- Marty już z panią rozmawiał? Interesuje nas głównie wypadek i pewnie od tego zaczniemy wywiad. Ale z pewnością zahaczymy też o sprawę umowy z Chinami i sprzeciw związku zawodowego. Proszę się nie spieszyć z wypowiedziami i nie denerwować, jeśli Marty zacznie przeskakiwać z tematu na temat. Taki już jest.

- Teraz proszę popatrzeć na prawo - odezwała się charakteryzatorka, przystępując do nanoszenia makijażu na drugi policzek.

Podszedł do nich jakiś mężczyzna.

- Chyba mogę to już pani przekazać - rzekł, po czym wetknął jej w dłoń czarne plastikowe pudełko z wystającą końcówką przewodu.
- Co to jest? - zapytała Casey.

-Nadajnik mikrofonu bezprzewodowego - wyjaśniła Barbara. - Proszę nie odwracać głowy. Za minutę pokażę pani, co z tym trzeba zrobić.

Zadzwoił jej aparat komórkowy, którego antenka wystawała z torebki stojącej na podłodze przy krześle.

- Wyłączcie to, do diabła! - krzyknął któryś z techników. Casey pochyliła się szybko i uniosła telefon do twarzy.

- To mój aparat - powiedziała.

- Ach, przepraszam.

Natychmiast rozpoznała głos Johna Mardera.

- Eileen dostarczyła ci teczkę z materiałami?

- Tak.

- Przejrzałaś je?

- Nie miałam dotąd czasu.

- Proszę bardziej unieść głowę - odezwała się charakteryzatorka.

- Masz tam dokumentację wszystkiego, o czym rozmawialiśmy - ciągnął Marder. - Raport dotyczący podrobionej tutei odwracacza ciągu i całą resztę.

- Rozumiem... W porządku.

- Chciałbym się tylko upewnić, że wiesz, co masz powiedzieć.

- Tak, wiem.

- To dobrze. Wszyscy liczymy na ciebie.

Casey wyłączyła telefon i bez namysłu przesunęła włącznik zasilania.

- No, chyba wystarczy - oznajmiła charakteryzatorka. - Powinna pani wyglądać znakomicie.

Casey wstała z krzesła, a Barbara oczyściła jej szczoteczką ramiona żakietu i na koniec rozpyliła jeszcze trochę lakieru na włosy. Następnie zaprowadziła ją do łazienki, gdzie pomogła jej przeciągnąć kabel pod bluzką oraz stanikiem i przymocować mikrofon do klapy żakietu. Koniec przewodu wystającego spod bluzki przy pasku spódnicy został połączony z końcówką nadajnika. Wreszcie kobieta przymocowała pudełko u paska na biodrze i włączyła zasilanie.

- Proszę pamiętać, że od tej chwili jest pani na linii. Mikrofon rejestruje każde pani słowo.

- Jasne.

Singleton przystąpiła do poprawiania stroju. Nadajnik uwierał ją w biodro, plastikowa izolacja przewodu biegnącego pod ubraniem dziwnie drażniła gołą skórę. Casey czuła się nieswojo, była coraz bardziej zdenerwowana.

Charakteryzatorka poprowadziła ją pod rękę z powrotem do sali odpraw, przez co Singleton poczuła się jak gladiator wypychany siłą na arenę.

Reflektory zostały włączone, w pokoju zrobiło się wyraźnie cieplej. Barbara pociągnęła ją w kierunku stołu konferencyjnego, każąc uważać na kable wijące się po podłodze, po czym usadziła na krześle. Na wprost niej stały dwie kamery, dwie pozostałe miała za plecami. Operator poprosił ją o przesunięcie się z krzesłem kilka centymetrów w prawo. Później technik nagłośnienia poprawił jej mikrofon pod brodą, twierdząc, że wyłapuje szelest ubrania przy każdym jej ruchu.

Naprzeciwko niej Reardon sam ustawiał swój mikrofon, wymieniając półgłosem jakieś uwagi z kamerzystą. Wreszcie usiadł przy stole. Sprawiał wrażenie całkowicie rozluźnionego, wręcz beztroskiego. Uśmiechnął się szeroko.

- Proszę się o nic nie martwić - rzekł. - Pójdzie jak po maśle.

- Ruszamy, chłopcy - zapowiedziała Malone. - Strasznie szybko robi się tu gorąco.

- Kamera pierwsza gotowa.

- Kamera druga gotowa.

- Dźwięk gotów.

- Jupitery - poleciała Jennifer.

Casey myślała, że palą się już wszystkie reflektory, ale dopiero teraz ze wszystkich stron uderzyły ją w twarz strumienie oślepiającego blasku. Poczowała się jak w samym sercu rozpalonego do białości pieca.

- Sprawdzić obraz.

- U mnie w porządku - rzekł pierwszy operator.

- U nas także.

- Znakomicie - orzekła Malone. - No to jedziemy. Cicho zaszumiały kamery.

SALA ODPRAW

GODZINA 14.33

Marty Reardon spojrział jej prosto w oczy, uśmiechnął się i szerokim gestem omiół pomieszczenie.

- A więc to tu dzieją się tak ważne rzeczy. Casey sztywno przytaknęła ruchem głowy.

- Właśnie w tym pokoju specjaliści z zakładów Nortona urządzają narady komisji, mającej na celu wyjaśnienie przyczyn wypadku?

- Tak.

- A pani jest członkiem tej komisji?

- Tak.

- I jest pani zarazem wiceprezesem spółki Norton Aircraft, kierowniczką działu kontroli jakości?

- Tak.

- Pracuje pani w zakładach od pięciu lat?

- Tak.

- Czy to prawda, że między sobą inżynierowie nazywają to pomieszczenie salą odpraw?

- Owszem. Przynajmniej niektórzy.

- Skąd się wzięła ta nazwa?

Singleton zawahała się. Nie wiedziała, jakim sposobem mogłaby oddać panującą tu zazwyczaj atmosferę, jak przybliżyć rzeczowe narady preradzające się niekiedy w zaciekle kłótnie, których jedynym celem było dociekanie przyczyn katastrofy. Bała się, że powie coś, co później może być wykorzystane w innym kontekście.

- Tak się jakoś utarło - mruknęła.

- Sala odpraw... - Reardon zawiesił głos. - Mapy, wykresy, plany bitew, napięcie. Gorączkowa atmosfera, jak przed bitwą. Czy pani firma, Norton Aircraft, znajduje się obecnie w stanie bitwy?

- Nie rozumiem, do czego odnosi pan to porównanie.

Marty uniósł wysoko brwi.

- Chodzi mi o JAA, czyli o europejską Wspólną Radę Transportu Powietrznego, która odmówiła wydania certyfikatu waszemu samolotowi, N-22, uznawszy, że nie spełnia on wymogów bezpieczeństwa.

- Ten samolot ma już certyfikat, tyle tylko...

- W dodatku zamierzacie sprzedać aż pięćdziesiąt tych odrzutowców do Chin, lecz strona chińska także zaczęła mieć zastrzeżenia co do parametrów technicznych N-22.

- Nic mi nie wiadomo o jakichkolwiek zastrzeżeniach strony chińskiej.

- Wy jednak się ich obawiacie, gdyż macie ku temu uzasadnione powody. Na początku tego tygodnia zdarzył się bardzo poważny wypadek na pokładzie samolotu N-22.

- To prawda.

- Mówię o rejsie Pięćset Czterdzieści Pięć linii TransPacific. Do tragedii doszło w powietrzu,

nad Oceanem Spokojnym.

- Zgadza się.

- Zginęło troje pasażerów. A ilu odniosło obrażenia?

- Pięćdziesięcioro sześciu, jeśli dobrze pamiętam.

Casey zdawała sobie sprawę, że zabrzmiało to fatalnie, ale nie mogła przekreślać faktów.

- Pięćdziesięcioro sześciu rannych! -powtórzył Reardon. - Ciężkie urazy kręgosłupa, połamane kończyny, utraty przytomności, wstrząsy mózgu. Dwie osoby zostały sparaliżowane do końca życia...

Wyliczał posępny tonem, nie spuszczać z niej wzroku. Ale gdy zamilkł, Casey nic nie odpowiedziała, ponieważ nie padło konkretne pytanie. Czekwała cierpliwie, usiłując nie mrużyć oczu od blasku jupiterów.

- Co pani sądzi na ten temat?

- Uważam, że wszyscy pracownicy zakładów Nortona wykazują olbrzymią troskę o bezpieczeństwo ruchu powietrznego. Właśnie dlatego nasze płatowce są tak konstruowane, by ich wytrzymałość trzykrotnie przewyższała wymagany przepisami czas służby...

- Nazywa to pani olbrzymią troską. I pani zdaniem jest to właściwa odpowiedź? Singleton znów się zawahała. O co mu chodzi?-przemknęło jej przez myśl.

- Przepraszam, ale nie rozumiem, do czego pan zmierza.

- Czy zakłady mają obowiązek produkowania bezpiecznych samolotów?

- Oczywiście. I nasze samoloty są bezpieczne.

- Nie wszyscy jednak się z tym zgadzają. Swoje zastrzeżenia wyraża JAA, podobno Chińczycy także mają wątpliwości... Czy projektanci zakładów nie mają obowiązku poprawienia tych wad konstrukcyjnych, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo pasażerów?

- Do czego pan zmierza?

- Zmierzam do tego, że to, co się wydarzyło podczas rejsu Pięćset Czterdzieści Pięć, wcześniej zdarzało się już wielokrotnie, w innych samolotach typu N-22i_Marn rację?

- Nie.

- Nie? - Marty zrobił zdumioną minę.

- Nie - powtórzyła stanowczo Casey.

Nadeszła w końcu ta chwila, pomyślała, kiedy znalazłam się jakby na krawędzi urwiska.

- Więc taki wypadek miał miejsce po raz pierwszy?

- Oczywiście.

- A jak może pani wytłumaczyć spisane tu wypadki? - Podał jej przez stół kartkę maszynopisu. Casey rozpoznała ją z daleka. - Oto lista wcześniejszych samorzutnych opadnięć slotów w maszynach typu N-22, poczynając od roku tysiąc dziewięćset dziewięćdziesiąt drugiego, czyli od momentu wprowadzenia samolotu na rynek. Zdarzyło się aż osiem podobnych wypadków. Katastrofa maszyny linii TransPacific jest dziewiąta.

- Nie jest to zgodne z prawdą.

- Więc proszę mi powiedzieć dlaczego.

Casey zaczęła w uproszczony sposób przedstawiać schemat funkcjonowania dyrektyw technicznych. Wyjaśniła, jak doszło do wydania aż dwóch takich dyrektyw odnoszących się do regulacji położenia slotów w modelu N-22 i w jaki sposób problemy zostały rozwiązane, przynajmniej w samolotach linii amerykańskich, gdyż zagraniczne linie lotnicze nie miały obowiązku stosowania się do dyrektyw FAA./Podkreśliła, że od roku 1992 nie zdarzył się ani jeden podobny

wypadek w samolotach wykorzystywanych przez amerykańskich przewoźników.

Reardon słuchał jej z uwagą, od czasu do czasu teatralnie marszcząc czoło, jakby nigdy wcześniej nie zetknął się z językiem, którym ona mówiła.

- Sprawdźmy, czy dobrze zrozumiałem-rzekł w końcu. - Z pani punktu widzenia firma zastosowała się do obowiązujących przepisów. Wydała odpowiednie dyrektywy techniczne, łudząc się nadzieją, że to ostatecznie rozwiąże problem.

- Nie. Firma ostatecznie rozwiązała ten problem.

- Czy na pewno? To dlaczego z powodu samorzutnego opadnięcia slotów zginęli pasażerowie rejsu Pięćset Czterdzieści Pięć?

- To nieprawda.

Casey poczuła się jak linoskoczek balansujący wysoko w powietrzu. Wiedziała doskonale, że gdyby Marty zapytał wprost: „Czy w trakcie tego lotu nastąpiło opadnięcie slotów?”, znalazłaby się w bardzo trudnej sytuacji. Dlatego też z zapartym tchem czekała na kolejne pytanie.

- A zatem ludzie, według których przyczyną wypadku było opadnięcie slotów, są w błędzie?

- Trudno mi powiedzieć, na jakiej podstawie wyciągnęli takie wnioski - odparła, lecz po chwili postanowiła posunąć się dalej. - Tak, są w błędzie.

- Myli się Fred Barker, były urzędnik Federalnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego?

- Tak.

- I mylą się specjaliści JAA?

- Jak pan zapewne wie, JAA opóźnia certyfikację naszego samolotu z powodu niezgodnego z europejskimi normami poziomu hałasu...

- Zmieńmy na chwilę temat - przerwał jej Reardon.

Casey przypomniała sobie przytoczoną przez Gershon uwagę: W gruncie rzeczy jego wcale nie interesują fakty.

- Twierdzi pani, że specjaliści JAA są w błędzie? - Wbrew zapowiedzi powtórzył wcześniejsze pytanie.

Przyszło jej do głowy, że musiałaby udzielać wyczerpujących i skomplikowanych wyjaśnień. Postanowiła odpowiedzieć w najprostszy możliwy sposób:

- Błędne są zastrzeżenia co do własności aerodynamicznych samolotu.

- Rozumiem, że według pani cała ta nasilona fala krytyki wobec samolotu N-22 jest absolutnie bezpodstawna?

- Zgadza się. To naprawdę doskonała maszyna.

- Wyśmienicie zaprojektowana?

- Tak.

- I całkowicie bezpieczna?

- Bez wątpienia,

- Latała nią pani?

- Oczywiście, kiedy tylko nadarzała się sposobność.

- Pani rodzina i przyjaciele...

- Również.

--1 nikt nie miał żadnych obaw?

- Najmniejszych.

- Więc jak pani zareagowała, kiedy w telewizji pokazano film nakręcony podczas lotu Pięćset

Czterdzieści Pięć?

Casey była na to przygotowana. Pamiętała, że Marty lubi wykorzystywać sztuczkę z ciągiem prostych pytań, na które automatycznie udziela się potakujących odpowiedzi.

- Wszyscy zdaliśmy sobie natychmiast sprawę, że doszło do prawdziwej tragedii. Kiedy zobaczyłam ten film, było mi bardzo przykro z powodu losu, jaki spotkał pasażerów.

- Było pani przykro?

- Tak.

- I nie zachwiało to pani przekonania o bezpieczeństwie tego samolotu? Nie wzbudziło obaw co do rzeczywistej wartości N-22?

- Nie.

- Dlaczego?

- Ponieważ N-22 cieszy się znakomitą reputacją, jest zaliczany do najlepszych samolotów tej klasy, jakie kursują w powietrzu.

- Jest zaliczany do najlepszych samolotów tej klasy? - powtórzył ironicznie.

- Tak, panie Reardon. Proszę pozwolić, że ja zadam panu jedno pytanie. W ubiegłym roku aż czterdzieści trzy tysiące Amerykanów zginęło w wypadkach drogowych. Cztery tysiące osób utonęło, a dwa tysiące zadławiło się pożywieniem na śmierć. Czy wie pan, ile poniosło śmierć na skutek katastrof lotniczych?

Marty uśmiechnął się przebiegle.

- Widzę, że próbuje mnie pani przechytrzyć.

- Nie, pytam całkiem poważnie. Czy wie pan, ile osób zginęło w wypadkach lotniczych w ubiegłym roku?

Reardon zmarszczył brwi.

- Rzekłbym, że... chyba z tysiąc.

- Pięćdziesiąt - oznajmiła Casey. - Zginęło tylko pięćdziesięciu ludzi. A wie pan, ile rok wcześniej? Szesnastu. Nawet mniej niż się zabiło podczas jazdy na rowerze.

- A ile spośród tych osób poniosło śmierć na pokładzie N-22? - zapytał Reardon, mrużąc oczy, jakby usiłował sobie to przypomnieć.

- Ani jedna - odparła Casey.

- Chce zatem pani udowodnić...

- W naszym społeczeństwie czterdzieści trzy tysiące ludzi ginie rocznie w wypadkach drogowych i nikt z tego powodu nie robi wielkiego zamieszania- przerwała mu Casey. - Jedni siadają za kierownicą po pijanemu, inni skrajnie zmęczeni. Wielu robi to bezmyślnie. Tymczasem ci sami ludzie odczuwają paniczny lęk przed wejściem na pokład samolotu. Prawdziwą przyczyną takiego stanu rzeczy jest telewizja, która bezustannie wyolbrzymia zagrożenia związane z podróżami lotniczymi. Z powodu pokazania tego amatorskiego filmu w telewizji nasili się jedynie strach przed lataniem. A przecież nie ma ku temu rzeczywistych powodów.

-- Więc pani zdaniem ów film nie powinien być pokazywany?

- Tego nie powiedziałam.

- Stwierdziła pani jednak, że przez to nasili się strach przed podróżami lotniczymi, choć nie ma ku temu powodów.

- Zgadza się.

-Można zatem wnioskować, że według pani tego typu relacje nie powinny być emitowane w

telewizji.

Do czego on zmierza? - przemknęło jej przez myśl. Dlaczego draży tę sprawę bez końca?

- Tego nie powiedziałam.

- Więc teraz o to panią pytam.

- Wyraziłam się jedynie, że tego rodzaju filmy powodują nieuzasadnione wyolbrzymienie zagrożeń związanych z podróżami lotniczymi.

-Włączając w to niebezpieczeństwa związane z przelotami samolotem N-22?

Już mówiłam, że moim zdaniem N-22 jest całkowicie bezpieczny.

- Niemniej uważa pani, że tego typu przypadkowych nagrań nie powinno się pokazywać w telewizji?

O co mu chodzi, do cholery? - pomyślała Casey, nie mogąc wyczuć jego toku myślenia. Nie odpowiedziała, zastanawiając się gorączkowo. Usiłowała

ocenić, w jakim kierunku zmierza ta rozmowa. Zarazem próbowała stłumić tak dobrze jej znane ssanie w dołku.

- Pani Singleton, czy według pani takie relacje powinny być ukrywane przed opinią publiczną?

- Nie - odparła.

- Ach tak, nie powinny być ukrywane?

- Nie.

- Czy kierownictwo Norton Aircraft ukrywa obecnie podobne materiały? Niedobrze! - przemknęło jej przez myśl. Błyskawicznie starała się ocenić w myślach, ile osób widziało o istnieniu odnalezionej kasety wideo. Oceniała, że jest ich zdecydowanie za dużo: Ellen Fong, Ziegler, pracownicy „Video Imaging”...

- Pani Singleton - powtórzył Reardon - czy wiadomo pani o istnieniu drugiej taśmy wideo z zarejestrowanym przebiegiem wypadku?

„Możesz do woli kłamać”, poradził jej Amos.

- Tak. Wiem o niej.

- Widziała pani ten zapis?

- Tak.

- To wstrząsające i przerażające zdjęcia. Zgodzi się pani ze mną?

Zdobyli kasetę! - pomyślała. Ktoś musiał im dostarczyć kopię nagrania.

Musiała więc zachować szczególną ostrożność.

- To zapis tragedii - powiedziała. - Bo to, co się wydarzyło podczas rejsu Pięćset Czterdzieści Pięć, to prawdziwa tragedia.

Poczuła się nagle zmęczona, rozbolały ją mięśnie karku od ciągłego napięcia.

- Zapytam wprost, pani Singleton. Czy zakłady Norton Aircraft nie ukrywają faktu istnienia tej kasety przed opinią publiczną?

- Nie.

Zrobił zdziwioną minę, uniósłszy wysoko brwi.

- Przecież nagranie nie zostało nikomu zaprezentowane, prawda?

- Nie.

- Dlaczego?

- Tę kasotę, znaną na pokładzie samolotu, wykorzystujemy podczas dochodzenia w sprawie przyczyn wypadku. Doszliśmy do wniosku, że jej ujawnienie przed zakończeniem naszych prac byłoby niewłaściwe.

- A nie zrobiliście tego, by zataić powszechnie już znane wady konstrukcyjne samolotu N-22.

- Nie.

- Obawiam się, że nie wszyscy są tego samego zdania, pani Singleton. Ekipa „Newsline” dostała kopię tego nagrania od wstrząśniętego pracownika zakładów Nortona, który zyskał przekonanie, że kierownictwo firmy pragnie pataić owo nagranie, podczas gdy powinno ono zostać przedstawione szerokiej rzeszy społeczeństwa.

Casey nie odpowiedziała, nawet się nie poruszyła na krześle.

- Jest pani tym zaskoczona? - spytał Reardon, pogardliwie wydymając wargi.

Ona jednak wciąż nie odpowiadała. Pospiesznie starała się obmyślić swoje kolejne posunięcie.

Reardon uśmiechał się coraz szerzej, nawet nie ironicznie, ale pobłażliwie. Dogłębnie cieszył się tą chwilą, którą już uważał za swój sukces.

Jeszcze zobaczymy!

- A czy pan widział to nagranie, panie Reardon? - zapytała nagle, przyjmując lekko pogardliwy ton, mający sugerować, iż żaden zapis nie istnieje, jest tylko wymysłem ekipy telewizyjnej.

- Tak, oczywiście - odparł szczerze Reardon. - To naprawdę bolesny, wstrząsający widok. Przyznaję, że ta kasota jest przerażającym dowodem tragedii, jaka wydarzyła się na pokładzie samolotu N-22.

- Widział pan cały zapis, od początku do końca?

- Oczywiście. Cały film oglądali także nasi współpracownicy z Nowego Jorku.

A więc kasota dotarła już do Nowego Jorku! Tylko ostrożnie! Bardzo ostrożnie!

- Pani Singleton, czy kierownictwo zakładów Nortona zamierzało kiedykolwiek udostępnić telewizji to nagranie?

- Decyzja nie należy do nas. Po zakończeniu dochodzenia zwrócimy kasotę prawowitemu właścicielowi. To on zdecyduje, co z nią dalej robić.

- Aha, po zakończeniu dochodzenia... - Reardon z niedowierzaniem pokiwał głową. - Proszę mi wybaczyć, ale nie wierzę. Twierdzi pani, że zakłady przywiązują szczególną wagę do zachowania wymogów bezpieczeństwa, tymczasem znajdujemy dowody na to, że wcześniej także inne materiały były ukrywane przed opinią publiczną.

- Ukrywane?

- Pani Singleton, czy gdyby wasz samolot miał rzeczywiście wady konstrukcyjne, a chodzi mi o wady poważne, od dawna dające o sobie znać, o których specjaliści doskonale wiedzą, to czy pani powiedziała nam o tym?

- Nie ma takich wad.

- Na pewno? - Reardon spuścił głowę i spojrzał na leżące przed nim papiery. - Jeżeli samolot N-22 jest faktycznie całkiem bezpieczny, jak pani utrzymuje, to jak by pani wyjaśniła ten dokument?

Szybko przesunął w jej stronę kartkę maszynopisu. Casey przebiegła ją wzrokiem.

- Matko Boska - szepnęła.

Reardon mógł święcić chwilę swego triumfu. Zaskoczył ją zniecacka, zdołał wytrącić z równowagi. Casey doskonale zdawała sobie sprawę, że źle to wypadnie na ekranie. Wiedziała też, iż żadnym sposobem nie nadrobi tej straty,

choćby przytaczała najbardziej przekonujące argumenty. Nie potrafiła jednak stłumić osłupienia, w jakie wprawiła ją ta kartka.

Miała bowiem przed sobą kserograficzną odbitkę strony tytułowej raportu pochodzącego sprzed trzech lat:

POUFNE - DO UŻYTKU WEWNĘTRZNEGO
NORTON AIRCRAFT
SPECJALNA KOMISJA TECHNICZNA
PODSUMOWANIE RAPORTU KOŃCOWEGO
CHARAKTERYSTYKA NIESTABILNOŚCI AERODYNAMICZNYCH
SAMOLOTU N-22

Poniżej wymienione były nazwiska członków tejże komisji specjalnej. A jej nazwisko figurowało jako pierwsze, ponieważ przewodniczyła wówczas pracom zespołu technicznego.

Wiedziała, że w raporcie nie ma żadnych informacji dyskredytujących parametry samolotu, niemniej sam fakt przedstawienia jej maszynopisu - w dodatku noszącego wręcz sensacyjny tytuł: „Charakterystyka niestabilności aerodynamicznych” - odebrała jako cios poniżej pasa. Znalazła się w nadzwyczaj trudnej sytuacji.

„Jego nie interesują fakty”.

Poza tym to raport poufny, w żadnym wypadku nie powinien wpaść w ręce dziennikarzy, pomyślała. Został sporządzony trzy lata temu, więc pewnie nawet dość wąskie grono pracowników pamiętało o jego istnieniu. Jakim sposobem Reardon mógł go zdobyć?

Szybko zerknęła na szczyt odbitki, gdzie został wydrukowany numer telefaksu, z którego wysłano kopię dokumentu. Ale nazwa nadawcy zdumiała ją jeszcze bardziej:

NORTON AIRCRAFT, DZIAŁ KONTROLI JAKOŚCI.

Materiały wysłano z jej biura!

Tylko po co?

Kto mógł to zrobić?

Richman, pomyślała z goryczą.

To ten cholerny szczeniak musiał wsunąć odbitkę w plik materiałów przygotowanych do wysłania. I ona sama poleciła Normie przesłać je faksem do hotelu, w którym zatrzymała się reporterka „Newline”.

Tylko skąd Richman wiedział o wysyłce materiałów?

Od Mardera.

Dyrektor z pewnością pamiętał ten raport. To on nadzorował wszelkie prace nad konstrukcją N-22.1 on powołał wówczas specjalną komisję techniczną. Teraz zaś sprytnie zaaranżował ujawnienie poufnych materiałów ekipie telewizyjnej ażeby...

- Pani Singleton? - odezwał się Reardon.

Uniosła głowę.

- Słucham.

- Czy pani rozpoznaje ten raport?

- Tak, oczywiście.

- Czy to nie pani nazwisko figuruje w spisie członków komisji?

- Moje.

Reardon podał jej resztę maszynopisu.

- Ściśle mówiąc, była pani przewodniczącą owej tajnej komisji powołanej przez kierownictwo zakładów w celu zbadania... „charakterystyki niestabilności aerodynamicznych” samolotu N-22. Zgadza się?

Jak można odpowiedzieć na tak sformułowane pytanie? - pomyślała. „W gruncie rzeczy jego w ogóle nie interesują fakty”.

- Prace komisji wcale nie były tajne - powiedziała. - Tego typu raporty techniczne sporządza się regularnie, zwłaszcza w wypadku modeli znajdujących się w seryjnej produkcji.

- Niemniej to pani kierowała badaniami nad niestabilnością aerodynamiczną samolotu.

Badania techniczne służą powszechnemu dobru...

Powszechnemu dobru?! - zmarszczył brwi, robiąc zdziwioną minę.

Oczywiście. Już po pierwszym wypadku tak zwanego samorzutnego opadnięcia slotów, który wydarzył się cztery lata temu, zrodziło się pytanie, czy rzeczywiście nasz samolot odznacza się niestabilnością w pewnych określonych warunkach. Postawiliśmy sobie to pytanie jasno, nie lekceważyliśmy sprawy. Musieliśmy się uporać z problemem i właśnie w tym celu powołana została specjalna komisja techniczna, której zadaniem było wszechstronne przetestowanie maszyny i wyjaśnienie wszelkich wątpliwości. Jak napisaliśmy w tym raporcie...

- Pozwoli pani, że zacytuję jego fragmenty - przerwał jej Reardon. - „Stabilność lotu w podstawowym zakresie zapewnia komputer pokładowy”.

- Tak. Wszystkie współczesne samoloty...

- „Maszyna charakteryzuje się znaczną czułością na ręczne ustawienie elementów ruchomego usterzenia”.

Casey wodziła wzrokiem po maszynopisie, śledząc odczytywane słowa.

- To prawda, lecz jeśli przeczyta pan resztę tego zdania...

-”Według relacji pilotów trudno jest utrzymać kontrolę nad samolotem”- ponownie przerwał jej prezydent.

- Pan cytuje fragmenty zdań, wrywając je z kontekstu.

- Czyżby? - Znowu uniósł brwi. - Przecież są to stwierdzenia pochodzące z p a n i raportu! Z tajnego raportu specjalnej komisji technicznej zakładów Nortona.

- Sądziłam jednak, że chce pan usłyszeć, co ja mam do powiedzenia na ten temat - wtrąciła rozłoszczona. Zdawała sobie sprawę, że będzie to widoczne na filmie, ale coraz mniej się tym przejmowała.

Reardon pochylił się w jej kierunku i szeroko rozłożył ręce w geście udawanej bezradności.

- Jak najbardziej, pani Singleton.

- W takim razie pozwolę sobie wyjaśnić to nieporozumienie. Celem prac specjalnej komisji było ustalenie, czy faktycznie samolot N-22 odznacza się niestabilnością parametrów aerodynamicznych, a ich rezultaty wykazały, że tak nie jest...

- To pani tak utrzymuje.

- Sądziłam, że pozwoli mi pan udzielić wyjaśnień.

- Proszę bardzo.

- Pozwolę sobie umieścić z powrotem zacytowane przez pana zdania we właściwym kontekście. Według raportu stabilność w podstawowym zakresie gwarantuje komputer pokładowy. Otóż

stabilność wszystkich produkowanych obecnie samolotów pasażerskich zapewniają komputery. I wcale nie chodzi o to, by uniknąć kłopotów, jakie napotykają piloci ręcznie sterujący maszyną, gdyż sterowanie ręczne nie nastęcza poważniejszych trudności. Przewoźnicy żądają od producentów, aby ich samoloty w najwyższym stopniu oszczędzały paliwo. A maksymalną oszczędność uzyskuje się poprzez zminimalizowanie oporów powietrza.

Reardon lekceważąco machnął ręką.

- Przepraszam bardzo, ale nie rozumiem, co to ma do rzeczy.

- Najmniejsze opory - ciągnęła Casey - występują wtedy, kiedy samolot leci w ściśle określonej pozycji, z nosem lekko uniesionym ku górze. Precyzyjne ustawienie maszyny w optymalnej pozycji mogą zapewnić jedynie komputery. Nie ma w tym niczego niezwykłego.

- Twierdzi pani, że niestabilność aerodynamiczna to nic niezwykłego? - wtrącił Reardon.

Casey starała się nie zwracać na niego uwagi, ale nie chciała też zamieniać wywiadu w specjalistyczny wykład.

- Zaraz do tego dojdę.

- Czekam z niecierpliwością - rzekł sarkastycznie.

Za żadną cenę nie mogła dać się wyprowadzić z równowagi. Już znajdowała się w bardzo trudnej sytuacji, a tylko by ją pogorszyła, gdyby jawnie okazała zniecierpliwienie.

- Przeczytał pan pierwszą część zdania, toteż czuję się w obowiązku je dokończyć. „Maszyna charakteryzuje się znaczną czułością na ręczne ustawienie elementów ruchomego usterzenia, ale jej własności w żadnej mierze nie odbiegają od przyjętych założeń projektowych, a wspomniana czułość reakcji nie powinna przysparzać najmniejszych kłopotów odpowiednio wyszkolonym pilotom”. Tak brzmi pełne zdanie.

- Przyznaje pani jednak, że maszyna odznacza się zwiększoną czułością. Czy nie jest to jedynie eufemistyczne określenie na niestabilność aerodynamiczną?

- Nie. Czułość reagowania nie oznacza niestabilności.

- Tylko trudno jest sprawować kontrolę nad maszyną - rzekł Reardon, kręcąc głową.

- To nieprawda.

- Powołaliście jednak specjalną komisję, gdyż niepokoiła was charakterystyka samolotu.

- Celem prac komisji było upewnienie się, że samolot jest bezpieczny, i wyniki opisane w raporcie wskazują jednoznacznie, że jest bezpieczny.

- W tajnym raporcie.

- Nigdy nie był tajny.

- Nie został jednak opublikowany, nie ujrział światła dziennego...

- Ponieważ to wewnętrzne, zakładowe sprawozdanie.

- I naprawdę nie ma pani nic do ukrycia?

- Nie - odparła śmiało.

- Więc dlaczego nie powiedziała nam pani prawdy na temat przyczyn wypadku samolotu linii TransPacific?

- Jakiej prawdy?

- Podobno wasze dochodzenie ujawniło już faktyczną przyczynę wypadku. Czyżby to była tylko plotka?

- No cóż, jesteśmy blisko wyjaśnienia...

- Blisko? Pani Singleton, znacie przyczynę wypadku czy nie?

Pytanie zawisło w powietrzu. Casey popatrzyła swemu rozmówcy prosto w oczy.

- Przepraszam, musijny zrobić przerwę - wtrącił kamerzysta. - Trzeba zmienić kasety.

- Przerwa!

- Zmiana kaset!

Reardon przez chwilę miał taką minę, jakby został publicznie spoliczkowany. Zaraz jednak mruknął z uśmiechem:

- Ciąg dalszy nastąpi.

Był opanowany, jak gdyby zyskał już pewność, że ją ośmieszy w oczach widzów. Wstał szybko i odwrócił się do niej tyłem. Zgaszono jupitery, w sali zrobiło się znacznie ciemniej. Ktoś litościwie włączył klimatyzator.

Casey także wstała z krzesła i z obudowy nadajnika przy pasie wyciągnęła wtyczkę mikrofonu. Charakteryzatorka ruszyła w jej kierunku z pędzelkiem, powstrzymała ją jednak ruchem ręki.

- Minutkę - rzuciła.

Dopiero po wyłączeniu jupiterów zauważyła, jak Richman znika w drzwiach. Szybko poszła za nim.

HALA 64

GODZINA 15.01

Dogoniła go w połowie długości galerii, chwyciła za ramię i energicznie obróciła twarzą do siebie.

- Ty sukinsynu!

- Hej! Tylko spokojnie!

Z uśmiechem wskazał ruchem głowy ponad jej ramieniem. Obejrzała się. Dwóch mężczyzn, dźwiękowiec i jeden z kamerzystów, wyszło z parnej sali odpraw, żeby zaczerpnąć oddechu.

Singleton z wściekłością popchnęła go parę metrów dalej i wciągnęła do damskiej toalety. Richman zachichotał.

- Rany, Casey, nie sądziłem, że aż tak bardzo... Jeszcze raz pchnęła go silnie, aż oparł się biodrem o zlew.

- Posłuchaj, gówniarzu - syknęła. - Nie mam pojęcia, do czego zmierzasz, ale wiem, że to ty wysłałeś im ten stary raport, i obiecuję, że zrobię wszystko...

- Nic nie zrobisz - odparł, poważniejąc błyskawicznie. Zrzucił jej dłoń ze swego ramienia. - Jeszcze nie rozumiesz? To koniec, Casey. Przez ciebie nie dojdzie do podpisania umowy z Chinami. Jesteś skończona.

Patrzyła na niego w zdumieniu, nie mogąc pojąć tej nagłej przemiany. Richman stał się nagle chłodny, rzeczowy, pewny siebie, jakby miała do czynienia z zupełnie innym człowiekiem.

- Dni Edgartona też są policzone - ciągnął. - Nie będzie miliardowej umowy. A ty wylądujesz na bruku. - Uśmiechnął się ironicznie. - Dokładnie tak, jak przewidział to John.

Marder, przemknęło jej przez myśl. To on stał za tą całą aferą.

- Jeśli nie dojdzie do podpisania umowy, Marder także wyleci. Już Edgarton się o to zatroszczy. Richman z ubolewaniem pokiwał głową.

- Chciałbym to zobaczyć. Edgarton siedzi teraz w Hongkongu i nigdy się nie dowie, co tu zaszło. Najdalej w sobotę w południe Marder zostanie nowym prezesem Norton Aircraft. Wystarczy mu dziesięćminutowe wystąpienie przed radą nadzorczą. A wiesz dlaczego? Bo po cichu załatwiliśmy znacznie korzystniejszą umowę z Koreą. Kontrakt na sto dziesięć samolotów z opcją dokupienia trzydziestu pięciu dalszych. Szesnaście miliardów dolarów. Te liczby na pewno zrobią wrażenie na członkach rady nadzorczej.

- Z Koreą? - spytała Casey, gorączkowo dopasowując w myślach fakty. Wymienione liczby na niej także zrobiły wrażenie, byłby to największy kontrakt w historii firmy. - Tylko z jakiego powodu...

- Z takiego, że zgodziliśmy się udostępnić im technologię montażu skrzydeł. A uszczęśliwieni Koreańczycy w zamian postanowili kupić od razu sto dziesięć samolotów. Nic ich nie obchodzi sensacje rozpowszechniane przez amerykańską prasę. Dobrze wiedzą, że samolot jest bezpieczny.

- Zgodziliście się przekazać im produkcję skrzydeł?

- Oczywiście. Jak inaczej dałoby się załatwić tak bombowy kontrakt?

- Ten wasz bombowy kontrakt doprowadzi zakłady do ruiny.

- W sumarycznym rozrachunku i tak wyjdziemy na swoje.

- Tylko jakim kosztem?

- Mówimy o szesnastu miliardach dolarów. Kiedy tylko wieść się rozejdzie, akcje Nortona gwałtownie skoczą w górę. Wszyscy dobrze na tym wyjdą.

Z wyjątkiem szeregowych pracowników, skwitowała w myślach Singleton.

- Musieliśmy zagrać va banque - kontynuował Richman. - Potrzebny był ktoś, kto by ostatecznie wbił gwóźdź do trumny N-22. Doskonale się spisałaś w tej roli.

Casey westchnęła ciężko i przygryzła wargi.

Ponad ramieniem Richmana dostrzegła swoje odbicie w lustrze. Położony grubą warstwą puder na policzku zaczynał się stopniowo osypywać. Pod oczyma wylaniały się spod makijażu ciemne półkola. Wyglądała nie tylko na przemęczoną, ale wręcz wycieńczoną. I całkowicie przybitą.

- Dlatego też proponuję, byś zapytała mnie teraz, bardzo grzecznie, co dalej robić. Nie masz już innego wyjścia, jak wykonywać nasze polecenia. Jeśli dobrze się spiszesz, John da ci może hojną odprawę, trzymiesięczną. Jak nie, to jeszcze dzisiaj wylecisz na zbity pysk.

Pochylił się i zajrzał jej w oczy.

- Rozumiesz, co do ciebie mówię?

- Tak.

- Więc czekam. Poprosisz o radę?

Mimo fizycznego wyczerpania jej myśli były nadzwyczaj klarowne, toteż gorączkowo usiłowała znaleźć jakieś wyjście z beznadziejnej sytuacji. Nie widziała go jednak. Skoro „Newslin” zamierzało wyemitować reportaż, plan Mardera musiał się powieść. Stała na straconej, pozycji. Dotarło do niej, że została tam ustawiona już na samym początku, tego dnia, kiedy dyrektor wyznaczył jej Richmana na asystenta.

- Ciągle czekam.

Obrzuciła spojrzeniem jego młodzieńczą, gładko ogoloną twarz. Ten łobuz radował się swoim zwycięstwem, co wprawiało ją w prawdziwą furję. I oto nagle, jakby pod wpływem narastającej wściekłości, znalazła rozwiązanie.

Od początku tego tygodnia starała się sumiennie wykonywać obowiązki za wszelką cenę wyjaśnić przyczyny tajemniczego wypadku. Działała otwarcie niczego nie podejrzewając, i przez to znalazła się w kłopotach.

Tylko czy na pewno?

- Musisz się wreszcie pogodzić z faktami - odezwał się Richman - To koniec. Nie możesz już nic zrobić.

Casey wyprostowała się dumnie.

- Jeszcze zobaczymy - mruknęła. Odwróciła się i wyszła z toalety.

SALA ODPRAW

GODZINA 15.15

Zaledwie usiadła z powrotem przy stole, dźwiękowiec pochylił się obok niej i wsunął wtyczkę mikrofonu do gniazdka nadajnika.

- Czy mogłaby panu powiedzieć parę słów, żebym skontrolował poziom głośności?

- Raz, dwa, trzy, próba mikrofonu. Jestem już tym zmęczona.

- Doskonale. Dziękuję.

Zauważyła, że Richiman wśliznął się z powrotem do pokoju i zajął miejsce w kącie pod ścianą. Na jego wargach wciąż błąkał się ironiczny uśmiezek. Sprawiał wrażenie wyzbytego wszelkich trosk, chyba faktycznie był przekonany, że ona nie może już nic zrobić, Marder potajemnie załatwił gigantyczny kontrakt, ale obiecał udostępnić klientowi technologię montażu skrzydeł, co nieuchronnie musiało doprowadzić do bankructwa firmy, ją zaś wybrał na kozła ofiarnego.

Reardon także zajął swoje miejsce przy stole. Poprawił krawat, wygładził klapy marynarki, po czym uśmiechnął się do niej.

- Jak się pani czuje?

- Wytrzymam.

- Strasznie tu gorąco, prawda? - Spojrzał na zegarek. - Będziemy musieli niedługo kończyć.

Podeszła Malone i szepnęła mu coś na ucho. Spojrzał na nią zdumiony, więc również szeptem udzieliła jakichś szerszych wyjaśnień.

- Naprawdę? - zapytał Reardon, unosząc wysoko brwi. Wreszcie pokiwał smętnie głową i dodał:

- Rozumiem.

Zaczął szybko przekładać papiery leżące przed nim na stole, zatrzymał się na jakimś dokumencie wsuniętym w przezroczystą plastikową obwolutę.

- Jak tam, chłopcy? Gotowi?! - zawołała Malone.

- Kamera pierwsza gotowa.

- Kamera druga gotowa.

- Dźwięk gotów.

- Jedziemy.

Nadeszła ta najważniejsza chwila, pomyślała Casey. Zaczepnęła głęboko powietrza i popatrzyła z wyczekiwaniem na Reardona. Ten uśmiechnął się do niej szeroko.

- Jest pani wiceprezesem firmy Norton Aircraft?

- Tak.

- Pracuje tu pani od pięciu lat?

- Tak.

- A więc jest pani zaufanym członkiem najwyższego kierownictwa spółki? W milczeniu skinęła potakująco głową. Nie mogła mu przecież wyznać prawdy.

- Wróćmy do wypadku, jaki zdarzył się podczas lotu Pięćset Czterdzieści Pięć, na pokładzie

samolotu, który pani zdaniem jest całkowicie bezpieczny.

- Oczywiście.

- Niemniej w wypadku zginęły trzy osoby, a ponad pięćdziesiąt odniosło poważne obrażenia.

- Owszem.

- Amatorski film, który wszyscy widzieliśmy, jest naprawdę wstrząsający. Kierowany przez panią zespół do badania przyczyn wypadku pracuje niemal w dzień i w nocy. Podobno wasze dochodzenie przyniosło już konkretne rezultaty.

- Zgadza się.

- Zatem wiecie, co było przyczyną wypadku? Tylko ostrożnie!

Musiała bacznie uważać na każde swoje słowo, ponieważ na dobrą sprawę niczego jeszcze nie wiedziała na pewno, miała tylko uzasadnione podejrzenia. Trzeba było jeszcze potwierdzić właściwą kolejność zdarzeń, precyzyjnie określić ciąg przyczynowo-skutkowy. Nadal jednak niczego nie była pewna.

- Jesteśmy już bliscy ustalenia faktycznej przyczyny.

- No cóż, chyba nie muszę mówić, że chcielibyśmy ją jak najszybciej poznać.

- Jutro wyniki dochodzenia zostaną podane do wiadomości publicznej - oznajmiła.

Mimo jaskrawych świateł zauważyła zdziwienie malujące się na twarzy Richmana. Nie spodziewał się tego. Ten ostatni łajdak nawet nie przeczuwał, do czego ona zmierza.

A niech sobie łamie głowę, pomyślała.

Reardon odchylił się na krześle, Malone znowu przekazywała mu szeptem jakieś wskazówki. Wreszcie pokiwał głową i ponownie zwrócił się do Casey:

- Pani Singleton, jeśli zna pani już przyczyny tragedii, to czemu każe nam pani czekać?

- Ponieważ, jak sam pan powiedział, był to tragiczny wypadek, a do tej pory rozeszło się już wystarczająco wiele plotek pochodzących z różnych źródeł. Firma Norton Aircraft czuje się zobligowana do działania w sposób odpowiedzialny. Dlatego też, zanim cokolwiek podamy do publicznej wiadomości, musimy wpierw potwierdzić nasze podejrzenia podczas lotu próbnego. Co zrozumiałe, testom zostanie poddany właśnie ten samolot, na którego pokładzie doszło do tragedii.

- Kiedy ma się odbyć ten próbny lot?

- Jutro rano.

- Ach tak... - Reardon zrobił smutną minę. - Dla nas to będzie już za późno. Chyba zdaje pani sobie sprawę, że w ten sposób firma utraci doskonałą okazję do publicznego odparcia nadzwyczaj poważnych zarzutów.

Casey miała już przygotowaną odpowiedź.

- Zaplanowaliśmy lot kontrolny na piątą rano. Zaraz po jego zakończeniu, w południe, zorganizujemy konferencję prasową.

- W południe... - powtórzył Reardon.

Starał się niczego po sobie nie okazywać, ale i tak widać było, że gorączkowo wszystko rozważa. Dwunasta w Los Angeles oznaczała piętnastą w Nowym Jorku. Pozostawało wystarczająco wiele czasu, żeby przygotować wiadomości do wieczornych dzienników, zarówno na zachodnim, jak i wschodnim wybrzeżu. Zatem wyniki dochodzenia zespołu powinny zostać obszernie skomentowane we wszystkich stacjach i sieciach telewizyjnych.

A „Newslin”, emitujące program o dwudziestej drugiej, zostawały w ten sposób na lodzie. Niezależnie od tego, jakie informacje będą przedstawione podczas konferencji prasowej,

przygotowywany właśnie reportaż w jednej chwili tracił swą aktualność. Mógł nawet przysporzyć kłopotów autorom.

Reardon westchnął głośno.

- Cóż, naprawdę chcieliśmy dać pani szansę publicznej obrony waszego samolotu.
- Naturalnie - odparła Singleton.

BUDYNEK ADMINISTRACYJNY

GODZINA 16.15

- Pieprzę ją - warknął Marder do Richmana. - Teraz to już nie ma najmniejszego znaczenia, co ona zrobi.

- Ale skoro chce zorganizować lot kontrolny...

- Kogo to jeszcze obchodzi?

- Obawiam się, że będzie chciała zabrać ze sobą na pokład ekipę telewizyjną.

- I co z tego? Wyniki lotu kontrolnego mogą jedynie pogorszyć sytuację. Singleton nie ma pojęcia, co było prawdziwą przyczyną wypadku. I tak samo nie ma pojęcia, co się stanie, kiedy podniesie w powietrze tę maszynę linii TransPacific. Nie wierzę, aby ktokolwiek zdołał zrekonstruować poniedziałkowe zdarzenie. Mogą natomiast dać o sobie znać problemy, których nikt jeszcze się nie domyśla.

- Jakże?

- Ten samolot był poddany bardzo silnym przeciążeniom - rzekł Marder. - Nikt nie sprawdził, czy nie powstały jakieś uszkodzenia konstrukcji nośnej. W powietrzu wszystko się może zdarzyć. - Machnął lekceważąco ręką. - Ale to i tak niczego nie zmienia. „Newslines” nadaje swój program między dziesiątą a jedenastą w sobotni wieczór. Wcześniej powiadomię radę nadzorczą, że prawdopodobnie zostanie wyemitowany reportaż ukazujący samolot w bardzo złym świetle, toteż niezbędne jest nadzwyczajne posiedzenie rady w niedzielę rano. Nie ma mowy, żeby Hal zdążył do tej pory wrócić z Hongkongu. A nawet jego najwięksi zwolennicy w radzie będą musieli zmienić zdanie, jak się dowiedzą o szesnastomiliardowym kontrakcie. Przecież oni wszyscy żyją z dywidend i doskonale zdają sobie sprawę, jak taki kontrakt musi wpłynąć na ceny akcji. Jednogłośnie zostaną wybrany na prezesa tej firmy i nikt nie jest już w stanie temu przeszkodzić. Ani Hal Edgerton, ani z pewnością Casey Singleton.

- Nie byłbym taki pewien - mruknął Richman. - Moim zdaniem ona coś knuje. Jest bardzo przebiegła, John.

- Nie na tyle, by nam zaszkodzić - orzekł stanowczo Marder.

SALA ODPRAW

GODZINA 16.20

Kamery zostały spakowane, mikrofony wyłączone, z sufitu zdjęto arkusze białego kartonu. Technicy wynosili z pokoju pudła ze sprzętem. Rozmowy trwały jednak nadal. Pojawił się Ed Fuller, tykowany radca prawny, Teddy Rawley, szef zespołu oblatywaczy, oraz dwaj inżynierowie odpowiedzialni za przygotowanie maszyny do lotu kontrolnego. Omawiano wyniki nagle problemy techniczne.

Ze strony ekipy „Newsline” głos zabierała wyłącznie Jennifer Malone. Reardon nerwowo krążył po całej sali, od czasu do czasu przekazując jej szeptem jakieś uwagi. Jego dominująca nad wszystkim osobowość jakby zniknęła z chwilą wyłączenia jupiterów. Teraz sprawiał tylko wrażenie zmęczonego, zakłopotanego i zniecierpliwionego.

Malone zaczęła od tego, że skoro „Newsline” chce poświęcić samolotowi N-22 cały dwunastominutowy blok programowy, to w najlepiej pojętym interesie firmy byłoby udzielenie zgody ekipie telewizyjnej na sfilmowanie przebiegu lotu kontrolnego.

Casey odparła, że nie widzi żadnych przeszkód. Tego rodzaju loty obsługiwało kilkanaście kamer wideo rozmieszczonych tak na zewnątrz, jak i wewnątrz samolotu. Ekipa mogła więc obserwować wszystko na monitorach, później zaś wybrać sobie określone ujęcia do potrzeb reportażu.

To za mało, orzekła Malone. Byłoby najlepiej, gdyby ekipa telewizyjna znalazła się na pokładzie testowanego samolotu.

Na co Singleton odparła, że to niewykonalne. Żaden producent samolotu nie zezwolił dotąd na filmowanie przebiegu lotu kontrolnego. Oznajmiła stanowczo, że i tak godzi się uczynić wyjątek, wpuszczając reporterów na teren bazy doświadczalnej Nortona.

To nam nie wystarczy, upierała się Malone.

W tym momencie włączył się Ed Fuller, tłumacząc, że w grę wchodzi kwestia odpowiedzialności cywilnej. Kierownictwo Norton Aircraft pod żadnym pozorem nie może wpuścić na pokład testowanej maszyny nie przeszkolonego personelu.

- Mam nadzieję, że zdaje sobie pani sprawę z niebezpieczeństwa związanego z takim lotem. Nie wolno nam nikogo narażać na niepotrzebne ryzyko.

Malone zbyła te argumenty stwierdzeniem, że reporterzy „Newsline” są gotowi ponieść każde ryzyko i mogą podpisać wszelkie dokumenty zdejmujące z zakładów odpowiedzialność za ewentualny nieszczęśliwy wypadek.

Fuller próbował tłumaczyć, że wymagałoby to zmuszonego przygotowania formularzy, które musieliby także zaakceptować prawnicy redakcji „Newsline”, a na to brakuje czasu.

Lecz Malone oświadczyła krótko, że aprobatę radcy prawnego jest w stanie uzyskać w ciągu godziny, nawet w środku nocy.

Fuller zmienił więc front i powiedział, że gdyby dyrekcja zakładów miała zezwolić ekipie „Newsline” na filmowanie lotu kontrolnego, musiałaby wpierw zyskać pewność, iż jego rezultaty

zostaną przedstawione we właściwym świetle. Jako warunek postawił konieczność autoryzacji zmontowanego reportażu.

Malone zaczęła się tłumaczyć regułami etyki dziennikarskiej oraz brakiem czasu. Wyjaśniła, że skoro testy mają się zakończyć koło południa, ona i tak będzie zmuszona montować reportaż w furgonetce, po czym przesłać go do Nowego Jorku łączami satelitarnymi.

Fuller powtórzył, że z punktu widzenia firmy to niczego nie zmienia. Dyrekcja musi mieć pewność, że wyniki lotu testowego zostaną właściwie zinterpretowane w telewizji.

Spór zatrzymał się na tym etapie. Wreszcie Malone obiecała, że przeznaczy pół minuty dla rzeczownika zakładów na skomentowanie przebiegu lotu kontrolnego, przy czym wypowiedź ta zostanie wyemitowana bez żadnych zmian. Mogła zresztą zostać nagrana podczas zapowiedzianej konferencji prasowej.

Fuller zaczął się domagać całej minuty czasu antenowego.

Ostatecznie uzgodniono czterdzieści sekund.

- Jeszcze jedna sprawa - rzekł, - Wydamy zgodę na filmowanie lotu kontrolnego tylko wtedy, jeśli obieca nam pani, że nie wykorzysta w reportażu zdjęć z filmu amatorskiego, ukazującego przebieg wypadku.

- To w ogóle nie wchodzi w rachubę - oświadczyła Malone. - Te zdjęcia zostaną pokazane.

- Zgoda. Ale powiedziała pani, że uzyskała kopię kasety od pracownika zakładów Nortona, a to nieprawda. Domagam się więc, aby przynajmniej to zostało sprostowane.

- Prawdę mówiąc, przekazała nam ją osoba współpracująca z Norton Aircraft.

- Nie, to też nie jest zgodne z prawdą.

- Chodzi o waszego zleceniobiorcę.

- Nic podobnego. Jeśli pani sobie życzy, mogę zacytować pełną definicję zleceniobiorcy w rozumieniu prawa handlowego.

- To niepotrzebna komplikacja...

- A jednak. Dysponujemy złożonym pod przysięgą oświadczeniem recepcjonistki, Christine Barron, a ona nie jest ani pracownicą spółki Norton Aircraft, ani też współpracującą z nami firmy „Video Imaging”, gdzie została zatrudniona tylko czasowo z agencji usługowej.

- Zatem o co panu chodzi?

- O przedstawienie tej sprawy zgodnie z faktami: Uzyskała pani kopię kasety od osoby nie związanej z zakładami Nortona.

Malone wzruszyła ramionami.

- Dla mnie to żadna różnica.

- Więc czemu się pani sprzeciwia? Reporterka zamyśliła się na chwilę.

- Dobrze.

Fuller błyskawicznie podsunął jej kartkę maszynopisu.

- To krótkie oświadczenie potwierdza, że uznaje pani nasz punkt widzenia. Proszę je podpisać.

Malone obejrzała się na Reardona, lecz ten tylko wzruszył ramionami. Złożyła podpis, nie przeczytawszy nawet treści oświadczenia.

- Nie rozumiem, po co tyle zamieszania w tak błahej kwestii.

Chciała już przesunąć kartkę po stole w kierunku Fullera, lecz zawahała się

- Dwie kompletne ekipy filmowe na pokładzie samolotu. Takie są nasze warunki umowy.

- Skądże! - oburzył się prawnik. - O tym w ogóle nie było mowy. Uzyskacie zgodę na

obserwowanie lotu testowego z ziemi.

- To za mało.

W tym miejscu Casey włączyła się do rozmowy. Potwierdziła, że Norton Aircraft może wydać jedynie zgodę na obecność ekipy telewizyjnej w ośrodku badawczym, na filmowanie przygotowań, startu oraz lądowania testowanego samolotu, natomiast zabranie kamerzystów na pokład samolotu w ogóle nie wchodzi w rachubę.

- Przykro mi - powiedziała Malone. Niespodziewanie zabrał głos Teddy Rawley.

- Sądzę, że pani niezbyt rozumie naszą sytuację. Podczas lotu testowego nie można się swobodnie poruszać po samolocie. Wszyscy obecni na pokładzie będą musieli siedzieć w fotelach, przypięci w specjalnej uprzęży. Nie będzie nawet mowy o skorzystaniu z toalety. Nie da się też rozmieścić jupiterów czy zasilaczy, gdyż wytwarzają one silne pola magnetyczne, zakłócające pracę przyrządów pomiarowych.

- Obejdziemy się bez jupiterów - odparła. - Wystarczy nam światło słoneczne.

- Pani nadal niczego nie rozumie. Podczas lotu mogą wystąpić bardzo niesprzyjające warunki...

- Właśnie dlatego chcielibyśmy znaleźć się na pokładzie - ucięła Malone.

Fuller odchrząknął głośno.

- Postawmy sprawę jasno, panno Malone. Pod żadnym pozorem kierownictwo firmy nie zgodzi się na obecność ekipy telewizyjnej na pokładzie samolotu odbywającego lot kontrolny. Ta sprawa w ogóle nie podlega dyskusji.

Jennifer zrobiła zatroskaną miną.

- Chyba zdaje sobie pani sprawę - dodał Rawley - że nie bez powodu odbywa się takie loty nad pustynią, z dala od ludzkich siedzib.

- Chodzi panu o to, że samolot może się rozbić?

- Chodzi o to, że nie wiemy, co się może wydarzyć. Proszę mi wierzyć, że gdybyśmy zabrali panią na taki lot, bardzo szybko by pani tego pożałowała.

Malone energicznie pokręciła głową.

- Nie przestraszy mnie pan. Musimy mieć ekipę na pokładzie.

- Proszę pani, samolot zostanie poddany wielokrotnym przeciążeniom...

- Na pokładzie zostanie rozmieszczonych trzydzieści kamer wideo-wtrąciła Casey. - Zapewnią nam widok najważniejszych części samolotu, a więc kabiny pilotów, skrzydeł, przedziałów pasażerskich. Możemy dać wam prawo wyłączności do wykorzystania tych materiałów. Nikt się przecież nie zorientuje, że za kamerą nie było operatora z waszej ekipy.

Malone rozpogodziła się nagle. Singleton doskonale wiedziała, że w gruncie rzeczy chodzi jej wyłącznie o zdobycie ciekawego materiału zdjęciowego, o nic więcej.

- Chciałabym mieć wpływ na rozmieszczenie kamer - powiedziała reporterka.

- Oho - mruknął Rawley.

- Muszę przecież zyskać przynajmniej podstawę do twierdzenia, że filmowaliśmy przebieg lotu kontrolnego - wyjaśniła Malone.

Ostatecznie Casey zaproponowała następujący kompromis: Ekipa „Newslina” będzie miała prawo do umieszczenia w dowolnym miejscu samolotu dwóch swoich, zamocowanych na stałe kamer. Utrwalone za ich pomocą zdjęcia pozostaną prawną własnością telewizji. Ponadto zakłady Nortona udostępnią „Newslinowi” pozostały materiał filmowy, utrwalony za pośrednictwem kamer przeznaczonych do rejestracji przebiegu testu. Ekipa otrzyma również prawo do sfilmowania

komentarzy Reardona przed wejściem do hali 64, gdzie montuje się samoloty N-22.

W imieniu kierownictwa Norton Aircraft podjęła się też zorganizować po południu transport ekipy telewizyjnej do bazy w Arizonie, zapewnić nocleg w pokojach gościnnych, rano przewieźć wszystkich na lotnisko, a po zakończeniu lotu odstawić gości do Los Angeles.

- No to umowa stoi - powiedziała Malone, oddając Fullerowi podpisane oświadczenie.

Kiedy wychodzili z sali odpraw, żeby sfilmować komentarze na tle hali 64, Reardon spojrzął na zegarek i skrzywił się z niechęcią. Wreszcie Casey została sama z Rawleyem i Fullerem.

Prawnik westchnął teatralnie.

- Mam nadzieję, że podjęliśmy właściwą decyzję - mruknął, po czym zwrócił się do Singleton: - Jak widzisz, zrobiłem dokładnie to, o co prosiłaś mnie przed południem w rozmowie telefonicznej.

- Dziękuję, Ed. Byłeś wspaniały.

- Muszę się przyznać, że widziałem ten film. Naprawdę jest wstrząsający. Obawiam się, że niezależnie od rezultatów lotu kontrolnego, po emisji reportażu widzowie będą pamiętali jedynie te koszmarnie zdjęcia z wypadku.

- O ile zostaną one pokazane w telewizji.

- Moim zdaniem nie zdołamy żadnym sposobem zapobiec jego emisji.

- Nie jestem wcale pewna. Różne rzeczy mogą się jeszcze okazać.

- Obyś miała rację - rzekł Fuller. - Gra toczy się o wysoką stawkę.

- Owszem. Bardzo wysoką.

- Powiedz im, żeby zabrali ze sobą ciepłe ubrania - wtrącił Teddy. - Ty też się grubo ubierz, dziecino. I chcę ci jeszcze coś powiedzieć. Obserwowałem uważnie tę kobietę. Ona ciągle ma nadzieję, że jakimś cudem się wkręci jutro na pokład samolotu.

- Pewnie masz rację.

- I ty też o tym myślisz. Zgadza się?

- Możliwe - odparła Casey.

- Lepiej dobrze się nad tym zastanów. Widziałaś symulację komputerową opartą na zapisie rejestratora QAR. Ten samolot został poddany przeciążeniom wynoszącym sto sześćdziesiąt procent wartości dopuszczalnej. Jakiś geniusz pilotażu wystawił go na działanie sił, których nie przewidzieli nawet konstruktorzy. A jutro zamierzam powtórzyć ten wyczyn.

Singleton obojętnie wzruszyła ramionami.

- Doherty sprawdził całą konstrukcję nośną, sporządzał rentgenogramy...

- Nie przesadzaj. W normalnych okolicznościach po takim wypadku samolot byłby kontrolowany przez miesiąc, zanim przekazano by go z powrotem liniom lotniczym. Trzeba by prześwietlić każde spojenie, a tego Doherty przecież nie zrobił.

- Do czego zmierzasz?

- Do tego, że jeśli po raz drugi poddam maszynę tak wielkim przeciążeniom, ona może tego po prostu nie wytrzymać.

- Czyżbyś i mnie próbował odstraszyć?

- Nie, mówię tylko szczerze, co myślę. To poważne niebezpieczeństwo, Casey. Realne zagrożenie. Naprawdę wszystko się może zdarzyć.

PRZED HALĄ 64

GODZINA 16.55

- Dotychczas żadna firma produkująca samoloty nie wpuściła ekipy telewizyjnej na pokład samolotu odbywającego lot kontrolny - mówił Reardon. - Lecz dzisiejszy test jest tak ważny dla przyszłości zakładów Norton Aircraft, a specjaliści tak pewni rezultatów, jakie powinien przynieść ten lot, że postanowiono uczynić wyjątek. Tak więc dzisiaj, po raz pierwszy w historii, będą państwo świadkami odtworzenia zdarzeń, które doprowadziły do tragedii podczas lotu Pięćset Czterdzieści Pięć linii TransPacific. Znajdziemy się na pokładzie kontrowersyjnego odrzutowca N-22 produkcji zakładów Nortona. Jego krytycy utrzymują, że to latająca trumna. Projektanci utrzymują, że samolot jest całkowicie bezpieczny. Lot kontrolny ma udowodnić, po czyjej stronie jest racja.

Zawiesił głos.

- W porządku - odezwała się Jennifer.

- Chcesz jeszcze parę słów wprowadzenia?

- Czemu nie.

- Gdzie będzie się odbywał ten lot?

- W Yumie.

- Dobra.

Przed wejściem do hali 64, skąpany w promieniach zachodzącego słońca, Reardon spuścił głowę, popatrzył na ziemię, po czym rzekł pewnym tonem:

- Oto jesteśmy w ośrodku badawczym zakładów Nortona, w Yumie, w Arizonie. Jest piąta rano. Ekipy techniczne kończą ostatnie przygotowania do startu. - Podniósł głowę. - O której teraz wschodzi słońce?

- Nie mam pojęcia - odparła Jennifer. - Omiń to jakoś.

- Dobra. - Ponownie zapatrzył się w ziemię i po chwili kontynuował: - Blade światło poranka zdaje się dodatkowo nasilać atmosferę napięcia. Półmrok przed wschodem słońca zdaje się dodatkowo nasilać atmosferę napięcia. Promienie wschodzącego słońca zdają się dodatkowo nasilać atmosferę napięcia.

- W porządku, to wystarczy.

- A jak mam skomentować rezultaty lotu kontrolnego?

- Powinieneś chyba nagrać dwa różne komentarze, Marty.

- Czyżbyś nabrała wątpliwości?

- Na wszelki wypadek wolałabym mieć tekst do wyboru. Reardon znowu utkwiał wzrok w czubkach swoich butów.

- Samolot podchodzi do lądowania, my zaś możemy obserwować uśmiechnięte twarze specjalistów Nortona. Lot kontrolny udowodnił, że mieli rację. Przynajmniej na jakiś czas znikną wątpliwości co do bezpieczeństwa produkowanych przez nich odrzutowców. - Zrobił krótką przerwę i zaczerpnął powietrza. - Samolot podchodzi do lądowania, my zaś możemy obserwować zatroskane

twarze specjalistów Nortona. Wyniki lotu kontrolnego okazały się druzgocące dla spółki. Fala kontrowersji wokół samolotu N-22 z pewnością przybierze jeszcze na sile. - Podniósł głowę. - Wystarczy?

- Rozwiń jeszcze przed kamerą tę myśl o przybierających na sile kontrowersjach wokół samolotu. To byłoby dobre na zakończenie reportażu.

- Niezły pomysł.

Marty uważał za niezły każdy pomysł, który pozwalał mu się pokazać przed kamerą. Wypiął dumnie pierś, przygładził włosy i popatrzył w obiektyw.

- Tutaj, przed halą, gdzie montowane są odrzutowce N-22... Stoję przed halą, gdzie... Nie, chwileczkę.

Pokręcił głową, lecz zaraz znowu spojrzął w obiektyw.

- Fala kontrowersji wokół samolotu N-22 z pewnością przybierze jeszcze na sile. Robotnicy pracujący w widocznej za mną hali, gdzie montuje się odrzutowce, są przekonani, że produkują dobrą, w pełni bezpieczną maszynę. Ale krytycy nie dają się przekonać. Czas pokaże, czy N-22 przysporzy dalszych ofiar śmiertelnych wśród pasażerów linii lotniczych. Z Burbank w Kalifornii dla „Newslina” mówił Marty Reardon.

Zamrugnął szybko.

- Nie za sucho? Może powiedziec coś ostrzejszego?

- Nie, to wystarczy, Marty.

Pospieszenie odpiął mikrofon i zdjął przytwierdzony do paska nadajnik. Cmoknął Jennifer w policzek.

- No to spadam - rzekł i ruszył szybko w stronę samochodu. Malone odwróciła się do techników.

- Pakujcie sprzęt, chłopcy. Jedziemy do Arizony.

Sobota

OŚRODEK BADAWCZY ZAKŁADÓW NORTONA, YUMA, ARIZONA

GODZINA 4.45

Na wschodnim horyzoncie pojawiła się dopiero słaba czerwona poświata, ledwie widoczna ponad spłaszczonymi szczytami pasma górskiego Gila Mountains. Niebo nad głową miało odcień głębokiego granatu, błyszczały pojedyncze gwiazdy. Powietrze było bardzo zimne, z ust przy każdym oddechu wydobywały się obłoczki pary. Casey zapięła suwak wiatrówki aż pod samą brodę i podreptała w miejscu, chcąc się trochę rozgrzać.

Latarnie przed hangarem oświetlały gigantyczną sylwetkę odrzutowca stojącego na końcu pasa startowego. Technicy kończyli jeszcze instalować kamery wideo. Chodzili po skrzydłach, kontrolowali silniki, sprawdzali stań podwozia.

Ekipa „Newline” rozłożyła się nieco dalej, filmowano przygotowania do startu. Tylko Malone stała obok Casey, obserwując krzątanie techników.

- Jezu, jak zimno -- mruknęła.

Singleton weszła do budynku, niskiego parterowego baraku w stylu hiszpańskim, sąsiadującego ze strzelistą wieżą kontroli lotów. Obszerna sala ogólna była zastawiona monitorami, każdy pokazywał obraz z danej kamery. Większość z nich została nakierowana na wybrane elementy konstrukcyjne samolotu - jedna pokazywała nawet hak mocowania slotu prawego skrzydła - toteż sala ośrodka przemieniła się jakby w centrum kontroli technicznej. Dla reporterów nie był to z pewnością nazbyt ekscytujący widok.

- Spodziewałam się zupełnie czegoś innego - przyznała Malone. Casey szerokim gestem wskazała grupę monitorów.

- Tu jest kabina pilotów. Widok ogólny z góry, ujęcie od tyłu fotela kapitana... Jak pani widzi, Rawley jest już na swoim miejscu. A tu mamy pierwszy przedział pasażerski, filmowany od dziobu. Dalej przedział środkowy, widok od ogona. Tam obraz z kamer nakierowanych przez okna na skrzydła, tu prawe, a tu lewe. Pozostałe ujęcia są dla was raczej mało interesujące. Ale będziemy też mieli widok z samolotu towarzyszącego.

- To znaczy?

- Podczas całego lotu kontrolnego odrzutowcowi będzie towarzyszył myśliwiec F-14, także wyposażony w kamery wideo.

Malone skrzywiła się, z niechęcią.

- Sama nie wiem...-mruknęła, zdegustowana. - Sądziłam, że to wszystko będzie bardziej... dynamiczne.

- Przecież samolot jeszcze nie wystartował. Reporterka skrzywiła się jeszcze bardziej.

- To prawda, ale ten widok pustych foteli... Ktoś w nich będzie siedział podczas lotu?

- Nie.

- To znaczy, że przez cały czas kamery będą pokazywały puste wnętrza?

- Owszem. To lot kontrolny.

- Ale widok nie jest specjalnie zajmujący - burknęła Malone.

- Zawsze tak jest podczas lotów próbnych - odparła Casey. - Tak wygląda nasza praca.

- Lecz dla telewizji to się nie nadaje. Jest statyczne, martwe. Co innego, gdyby w fotelach ktoś siedział, przynajmniej parę osób. Nie można tam kogoś posadzić? Podejmuję się na ochotnika odegrać rolę pasażera.

Casey pokręciła głową.

- To zbyt niebezpieczne. Konstrukcja nośna samolotu była poddana olbrzymim naprężeniom. Naprawdę nie wiemy, co się zdarzy w powietrzu.

Malone parsknęła pogardliwie.

- Proszę nie przesadzać. Poza tym tu już nie ma prawników. No więc jak?

Singleton popatrzyła na nią z boku. Pomyślała, że ma do czynienia z gówniarą, która bardzo mało wie o otaczającym ją realnym świecie. Jej zależało wyłącznie na ciekawych zdjęciach i wywołaniu określonych reakcji u widza, nawet jeśli prezentowany materiał w ogóle nie dotyczył sedna omawianych problemów. Doskonale zdawała sobie sprawę, że powinna stanowczo odmówić.

Lecz niejako wbrew sobie odparła:

- Wcale by się to pani nie spodobało.

- Chce mnie pani przekonywać, że to bardzo niebezpieczne?

- Nie, powiedziałam tylko, że pani to by się ani trochę nie podobało.

- Zaryzykuję - oznajmiła pewnym tonem, po czym spojrzała na Casey wyzywająco. - A pani?

Singleton natychmiast wyobraziła sobie płynący z telewizora komentarz Marty'ego Reardona: „Wbrew stanowczym zapewnieniom, że odrzutowiec N-22 jest całkowicie bezpieczny, pełniąc funkcję rzecznika prasowego zakładów Nor-tona Casey Singleton odmówiła wejścia na pokład samolotu odbywającego lot kontrolny. Oświadczyła, że powodem tej stanowczej odmowy jest...”

No właśnie, co?

Casey nie umiała na to odpowiedzieć, a już z pewnością nie potrafiła udzielić takich wyjaśnień, które by dobrze wypadły w telewizji. Ani takich, które by pasowały do jej zamierzeń. Ogarnęła ją nagle wściekłość. Ciągłe napięcie psychiczne, tygodniowe starania zmierzające do odkrycia przyczyny tragedii, wysiłek związany z koniecznością wystąpienia przed kamerami telewizyjnymi - tym większy, że przez cały czas musiała się pilnować, by nie powiedzieć czegoś, co mogłoby zostać zacytowane w niewłaściwym kontekście - czy wręcz olbrzymi zwrot w jej życiu spowodowany przez to nagle i niepotrzebne wtargnięcie ekipy reporterskiej, to wszystko doprowadziło ją teraz niemal do furii. Uświadomiła sobie z pełną mocą, że musi wyrazić zgodę. Bo nawet jeśli Malone widziała wstrząsające zdjęcia z wypadku, to i tak nie potrafiła zrozumieć, że była świadkiem czegoś, co działo się w rzeczywistości.

- W porządku - powiedziała Casey. - Idziemy.

Obie wyszły z powrotem na pas startowy.

NA POKŁADZIE TPA 545

GODZINA 5.05

Jennifer przeszła dreszcz, w samolocie było równie zimno. Rzędy pustych foteli skąpanych w blasku lamp jarzeniowych sprawiały tak odstrasające wrażenie, że zrobiło jej się jeszcze zimniej. Z przerażeniem popatrzyła na te same zniszczenia, które widziała na filmie wideo. A więc to tu doszło do tragedii, pomyślała, to właśnie ten samolot. Na suficie wciąż ciemniały krwawe plamy. Pourywane pokrywy schowków bagażowych wisiały nad centralnym przejściem. Plastikowe osłony na ścianach były powgniatane. W przedziale nadal unosił się mdlący odór wymiocin. Co gorsza, w niektórych miejscach, zwłaszcza nad oknami, zdjęto całe płyty obicia, odsłaniając srebrzysty materiał izolacyjny i biegnące po nim grube pęki kabli elektrycznych. Toteż Jennifer uświadomiła sobie wyraźnie, że znajduje się we wnętrzu zawodnej, wykonanej z metalu maszyny. Przemknęło jej przez myśl, że popełnia wielki błąd, nie miała jednak czasu się nad tym zastanowić, gdyż Singleton wskazała jej miejsce w fotelu, w pierwszym rzędzie, tuż przy przejściu, na wprost obiektywu zamocowanej pod sufitem kamery.

Usiadła obok tamtej i zaczęła z uwagą obserwować technika w jednoczęściowym kombinezonie, który rozciągał wokół tych dwóch foteli dosyć skomplikowane uprząże zabezpieczające. Odniosła wrażenie, że podczas normalnych rejsów z takich samych uprząży korzystają stewardesy, na okres startu i lądowania zajmujące miejsca na rozkładanych siedzeniach w kuchni czy bufecie. Oprócz szerokiego parcianego pasa obejmującego ją w talii, były tu jeszcze ciemnozielone pasy biegnące przez ramiona i przez uda, wszystkie zaś zbiegały jej się na brzuchu, gdzie łączyły je wielkie metalowe klamry. Cała uprząż wyglądała nadzwyczaj solidnie.

Technik, postępując z wysiłku, zaczął z całej siły naciągać pasy.

- Boże-jęknęła Jennifer. - Czy to musi być tak mocno ściągnięte?

- Niestety, proszę pani. Nie może być żadnego luzu. Jeśli zdoła pani w zapiętych pasach głęboko zaczerpnąć powietrza, to już jest źle. Czy teraz czuje pani wyraźnie ich ucisk?

- Oczywiście.

- Tak samo proszę je naciągnąć, gdy będzie się pani przypinała z powrotem. Klamrę otwiera się w ten sposób... - Zademonstrował jej działanie mechanizmu zatraskowego. - Niech pani spróbuje.

- Nie rozumiem, do czego miałabym potrzebować...

- Takie są wymogi bezpieczeństwa - uciał stanowczo. - Proszę rozpiąć pasy.

Jennifer odciągnęła uchwyt i klamra puściła z trzaskiem. Natychmiast zelżał ucisk pasów na ramionach i udach.

- A teraz proszę się zapiąć.

Malone naciągnęła uprząż i zatrzasnęła klamrę. Nie było w tym nic trudnego. Pomyślała, że wszyscy robią strasznie dużo zamieszania wokół błahostek.

- Trzeba jeszcze maksymalnie zacisnąć pasy. Proszę je ściągnąć. Wykonała polecenie.

- Mocniej.

- Jeśli będą musiała mocniej docisnąć, zrobię to we właściwym czasie.

- Zanim pani zrozumie, że trzeba się unieruchomić w fotelu, może już być za późno. Więc proszę to zrobić teraz, jeśli łaska.

Siedząca obok niej Singleton bez ponaglenia sama naciągała uprząż z całej siły. Pasy wrzynały jej się głęboko w uda i ramiona. Po chwili odetchnęła głośno i odchyliła głowę na oparcie.

-No, teraz chyba jesteście panie odpowiednio przygotowane-rzekł technik. - Zatem życzę przyjemnego lotu.

Odwrócił się i wyszedł z samolotu. Po chwili w przejściu stanął Rawley. Popatrzył na nie i pokręcił głową.

- Moje panie, jeszcze raz proszę o przemyślenie swojej decyzji. Spoglądał przede wszystkim na Singleton, a w jego oczach czaił się wyraz rozdrażnienia.

- Ruszaj, Teddy, i nie marudź - odezwała się Casey.

- Czy to ostateczna decyzja?

- Ostateczna i nieodwołalna.

Odwrócił się na pięcie i zniknął w przejściu. Po paru sekundach z głośników doleciał trzask włączanego interkomu.

- Proszę zamknąć drzwi.

Kilka przytłumionych stuknięć oznajmiło, iż technicy z zewnątrz zamknęli drzwi. Jennifer odniosła wrażenie, że zrobiło się jeszcze zimniej. Całym jej ciałem wstrząsnął dreszcz.

Obejrzała się przez ramię na rzędy pustych foteli, po czym zerknęła na Singleton.

Ta jednak siedziała nieruchomo, ze wzrokiem utkwionym przed siebie.

Rozległ się wizg uruchamianych silników odrzutowych, początkowo cichy, basowy, który jał szybko przybierać na sile, aż przeszedł w głośny pisk. Ponownie szczęknął włączany interkom. Z głośników popłynął komunikat pilota:

- Wieża, tu Norton zero jeden. Proszę o zezwolenie na rozpoczęcie testu.

Trzask.

- Zrozumiałem, zero jeden. Kołuj w lewo drogą zero sześć na platformę numer dwa.

Trzask.

- Przyjąłem, wieża.

Samolot ruszył powoli. Jennifer zwróciła uwagę, że niebo za oknami szybko jaśnieje. Zaraz jednak maszyna stanęła w miejscu.

- Co się dzieje? - zapytała Jennifer.

- Waż samolot - wyjaśniła Casey. - Zawsze waży się maszynę przed startem i po lądowaniu, żeby zapewnić warunki jak najbardziej zbliżone do tych, w jakich nastąpił wypadek.

- Jak się waży takiego kolosa?

- Na zwykłej wadze wbudowanej w pas startowy. Trzask.

- Teddy, daj jeszcze z pół metra do przodu. Trzask.

- Już się robi.

Wycie silników przybrało nieco na sile. Jennifer wyczuła, że samolot przetoczył się kawałek i znowu stanął. Trzask.

- Dzięki, już mamy. Ważysz obecnie pięćdziesiąt siedem i ćwierć tony, więc środek ciężkości będziesz miał na trzydziestu dwóch procent ciężiwy profilu aerodynamicznego. Dokładnie tak, jak być powinno.

Trzask.

- No to cześć, chłopcy. Trzask.

- Wieża, tu zero jeden. Proszę o pozwolenie na start. Trzask.

- Zezwalam startować z pasa numer trzy. Po starcie wejdź na kurs zero sześć trzy.

Trzask.

- Przyjąłem.

Maszyna znowu ruszyła do przodu. Wizg silników przeszedł w ogłuszające wycie, Jennifer odniosła wrażenie, że jeszcze nigdy nie słyszała tak przerażającego huku podczas żadnej podróży samolotem. Koła coraz szybciej stukwały na spojeniach betonowego pasa startowego. Wreszcie niespodziewanie znaleźli się w powietrzu. Dziób odrzutowca wyraźnie uniósł się ku górze. Niebo za oknami nagle pojaśniało.

Wystartowali.

Trzask.

- W porządku, drogie panie. Wzbijamy się na pułap trzy siedem zero, czyli na wysokość dwunastu tysięcy dwustu metrów, a po wyrównaniu polecimy

szerokim łukiem wokół bazy, pomiędzy miastami Yuma oraz Carstairs. U was wszystko gra? Jeśli spojrzycie w lewo, zobaczycie właśnie, jak towarzyszący nam myśliwiec zajmuje pozycję obserwacyjną.

Jennifer wykręciła szyję i dostrzegła małą sylwetkę srebrzystego samolotu, błyszczącego w promieniach wschodzącego słońca. Zbliżał się szybko, zakręcił już tak blisko, że zauważyła pilota machającego ręką zza osłony kabiny. Zaraz jednak myśliwiec zniknął im z pola widzenia.

Trzask.

- Prawdopodobnie już go nie zobaczymy, przez cały czas będzie się trzymał wyżej i nieco z tyłu, siedział nam na ogonie w bezpiecznej odległości. Przekraczamy właśnie pułap czterech tysięcy metrów. Wznosimy się szybko, bo nie jest to zwykły lot rejsowy. Jeśli zmiana ciśnienia da się pani we znaki, panno Malone, proszę zatkać nos i przełknąć ślinę.

Jennifer usłuchała rady, bębrenki jej uszu z nieprzyjemnym trzaskiem wyrównały ciśnienie.

- Dlaczego wznosimy się tak szybko? - zapytała.

- Żeby jak najprędzej osiągnąć żądany pułap i schłodzić maszynę.

- Schłodzić?

- Na wysokości dwunastu tysięcy metrów temperatura powietrza wynosi minus pięćdziesiąt stopni. Samolot jest obecnie znacznie cieplejszy, a różne jego części stygną z różną szybkością. Podczas normalnego rejsu, na przykład ponad Pacyfikiem, wszystkie elementy maszyny mają temperaturę otoczenia. A jednym z zadań tego lotu kontrolnego, jakie postawił zespół dochodzeniowy IRT, jest sprawdzenie, czy w mroźnym powietrzu nie nastąpi zbyt duży skurcz przewodów hydraulicznych. Zatem najpierw musimy schłodzić samolot do temperatury otoczenia, zanim przystąpimy do pomiarów testowych.

- Jak długo to potrwa?

- Zazwyczaj schładza się maszynę przez dwie godziny.

- I będziemy musiały tu siedzieć beczynnie przez dwie godziny? Singleton popatrzyła na nią z ukosa.

- Sama chciała pani polecieć.

- Ale to oznacza dwie godziny beczynności. Trzask.

- Proszę się nie martwić, znajdziemy dla pani jakąś rozrywkę, panno Malone - wtrącił pilot. - Przekraczamy właśnie pułap siedmiu tysięcy pięciuset metrów. Za kilka minut wyrównamy na wysokości lotu rejsowego. Obecnie mamy prędkość zero dwadzieścia osiem kilometra na sekundę, a testy wykonamy przy zero trzydzieści trzy, czyli osiem dziesiątych Macha, to znaczy przy osiemdziesięciu procent szybkości dźwięku. To normalna prędkość rejsowa. Na razie wszystko gra?

- To pan może nas słyszeć? - zapytała Jennifer.

- Nie tylko słyszę, ale i widzę. Jeśli pani spojrzy w prawo, zobaczy mnie. Umieszczony w prawym rogu przedziału monitor rozjaśnił się nagle i Malone ujrzała na nim prawe ramię oraz głowę pilota, podświetlony blok przyrządów

pokładowych i jaskrawy blask promieni słonecznych wpadających do kabiny przez szybę.

Znajdowali się już tak wysoko, że widzieli słońce zawieszony nad horyzontem. Nie wpłynęło to jednak na zmianę temperatury wewnątrz samolotu. W dodatku siedziały w fotelach przy głównym przejściu, toteż Jennifer nie mogła dostrzec przez okno znajdującej się w dole ziemi.

Obejrzała się na Singleton.

Ta uśmiechnęła się szeroko.

Trzask.

- W porządku. Wyrównaliśmy już na pułapie trzy siedem zero. Radar dopplerowski niczego nie pokazuje, żadnych turbulencji. Zapowiada się piękny dzień. Mogą panie swobodnie odpiąć pasy. Zapraszam do kabiny pilotów.

Co takiego? - pomyślała Jennifer. Zauważyła jednak, że Singleton pospiesznie wstaje z fotela i rusza w stronę przejścia.

- Sądziłam, że nie będziemy mogły się poruszać po samolocie.

- Na razie nic nam nie grozi.

Malone szybko uwolniła się z upręży i poszła za Casey środkiem przedziału pierwszej klasy. Wyczuwała pod stopami delikatne wibracje pracujących silników, ale nic poza tym. Samolot leciał w poziomie, bez żadnych wstrząsów. Drzwi kabiny pilotów były otwarte. Zwróciła uwagę, że Rawley nie jest sam, drugi mężczyzna siedział w fotelu pierwszego oficera, trzeci obsługiwał jakąś aparaturę pomiarową. Kapitan nie przedstawił im swoich pomocników. Jennifer stanęła niepewnie w drzwiach i wyjrzała ciekawie ponad ramieniem Singleton.

- Panno Malone, rozmawiała pani z Fredem Barkerem, prawda?

- Tak.

- I co, jego zdaniem, spowodowało tragiczny wypadek?

- Opadnięcie slotów.

- Ach tak. Więc proszę uważać. Ta dźwignia służy do opuszczania slotów. Lecimy z prędkością podróżną, na tym samym pułapie. Zamierzam w tej chwili opuścić sloty.

Wyciągnął rękę w kierunku dźwigni znajdującej się w dużym bloku przyrządów między fotelami.

- Zaraz, chwileczkę! Wolalabym się z powrotem przypiąć!

- Absolutnie nic nam nie grozi, panno Malone.

- Ale chciałabym przynajmniej usiąść.

- To proszę zająć miejsce.

Jennifer odwróciła się już, kiedy nagle dotarło do niej, że Singleton nadal stoi spokojnie w drzwiach kabiny i obserwuje ją z ironicznym uśmieszkiem. Zrobiło jej się głupio. Zawróciła i stanęła obok Casey.

- Opuszczam sloty.

Rawley pewnym ruchem ściągnął dźwignię na dół. Z zewnątrz doleciał stłumiony, basowy pomruk. I nic więcej. Samolot nadal leciał spokojnie, tylko zadarł nieco dziób ku górze.

- Sloty opuszczone. - Rawley wskazał jej ekran monitora pokładowego. - To jest odczyt szybkościomierza, a to wysokościomierza. Proszę zwrócić uwagę na podświetlony napis SLATS. Uzyskaliśmy właśnie dokładnie takie same warunki, jakie zdaniem Freda Barkera przyczyniły się do śmierci trojga ludzi na pokładzie tej samej maszyny. I widzi pani, że nic się nie stało. Utrzymujemy stały pułap. Chce pani, abym uczynił to po raz drugi?

- Tak - odparła odruchowo, niezbyt wiedząc, jak zareagować.

- Proszę bardzo. Chowamy sloty. A nie wolałaby pani zrobić tego własnoręcznie, panno Malone? Zresztą może też pani podejść do okna i wyrzecz na skrzydło, żeby wiedzieć dokładnie, na czym to polega. Proszę wybierać.

Wcisnął jakiś klawisz i rzekł do mikrofonu:

- Baza Nortona, tu zero jeden. Czy możecie sprawdzić podgląd na monitorach? - Przez chwilę nasłuchiwał w milczeniu. - Tak, zrozumiałem. Panno Malone, koledzy proszą, żeby zrobiła pani krok do przodu i pokazała im się w polu widzenia tej kamery. - Wskazał urządzenie zamocowane nad szybą w rogu kabiny. - Może im pani pomachać ręką.

Jennifer posłusznie spełniła tę prośbę. Było jej coraz bardziej głupio. - Proszę mi teraz powiedzieć, ile razy mam opuszczać i chować sloty, żeby dostarczyć pani wystarczająco dobrych ujęć do reportażu.

- No cóż, sama nie wiem...

Z minuty na minutę czuła się coraz bardziej nieswojo. Odnosiła wrażenie, że dała się schwytać w jakąś pułapkę. Już teraz była przekonana, iż wyniki lotu kontrolnego sprawią, że Barker wyjdzie na ostatniego głupca, a cały szykowany przez nią reportaż stanie się po prostu śmieszny.

-- Jeśli pani sobie życzy, możemy to powtarzać przez cały dzień - ciągnął Rawley. - Zamierzam pani udowodnić niezbitcie, że opadnięcie slotów w N-22 nawet przy prędkości podróźnej nie pociąga za sobą żadnych konsekwencji. Samolot zachowuje pełną stabilność w powietrzu.

- Wystarczy mi jeszcze tylko jedna próba - odparła prawie przez zaciśnięte zęby.

- Jak pani sobie życzy. To ta dźwignia. Wystarczy unieść metalową osłonę i przesunąć dźwignię do dołu o kilka centymetrów.

Jennifer ogarnęła narastająca wściekłość. Czuła się jak jeleń wystawiony na odstrzał.

- Wolę, żeby pan to zrobił sam.

- Proszę uprzejmie. Jak pani sobie życzy.

Qez pośpiechu opuścił dźwignię ustawiania slotów. Ponownie z zewnątrz doleciał cichy szum, po czym samolot zadarł nieco dziób ku górze. Poza tym nic się nie stało, dokładnie tak samo, jak za pierwszym razem.

- Odebrałem wiadomość, że z kamer zainstalowanych w myśliwcu towarzyszącym wykonano udane zbliżenie operacji wysuwania się slotów ze

skrzydła - zakomunikował Rawley - będzie więc pani miała do wyboru kilka różnych ujęć zrobionych pod odmiennymi kątami. To wystarczy? W porządku. Wsuwamy sloty na miejsce.

Jennifer obrzuciła piorunującym spojrzeniem całą kabinę pilotów.

- Skoro to nie sloty były przyczyną tragicznego wypadku, to co go spowodowało?

- Jak długo już jesteśmy w powietrzu, Teddy? - odezwała się po raz pierwszy Singleton.

- Dwadzieścia trzy minuty.
- Myślisz, że to wystarczy?
- Nie wiem. Według mnie może się zdarzyć w każdej chwili.
- Co się może zdarzyć? - spytała Jennifer.

- Pierwsza rzecz z całego ciągu wypadków, które w efekcie doprowadziły do tragedii - odparła Singleton.

- Pierwsza?

- Nie inaczej. Prawie każda lotnicza katastrofa jest wynikiem określonego ciągu wydarzeń, często nazywanego kaskadą. Rzadko kiedy istnieje tylko jedna, ściśle określona przyczyna. Zazwyczaj jakieś zdarzenie pociąga za sobą następne. Według prowizorycznych wyników dochodzenia w tym samolocie kaskadę zainicjowały błędne wskazania czujnika, czyli uszkodzenie drobnego i dość mało znaczącego elementu.

- A więc wadliwa część? - powtórzyła Malone, czując biegające jej po plecach ciarki.

W myślach zaczęła gorączkowo klasyfikować zebrany dotąd materiał. Postanowiła jakoś obejść ten newralgiczny punkt. Singleton powiedziała przecież, że to tylko pierwsze z całego ciągu zdarzeń. Można je zatem było zlekceważyć, skupić się na następnych wypadkach, z pewnością o wiele istotniejszych. W końcu to, co się zdarzyło w trakcie lotu TPA 545, było nie tylko wstrząsające, lecz i niezwykle widowiskowe, ale objęło swym zasięgiem cały samolot, tym bardziej więc należało zlekceważyć coś tak mało istotnego, jak uszkodzenie drobnego elementu.

- Powiedziała pani, że zawinił cały szereg zdarzeń...

- Zgadza się - odparła Casey. - Do tragicznego finału doprowadził ciąg pozornie mało znaczących wydarzeń.

Jennifer mimo woli zgarbiła się i spuściła głowę.

Czekali cierpliwie. Ale nic się nie działo.

Minęło pięć minut. Jennifer była coraz bardziej przemarznięta. Spojrzała na zegarek.

- Na co właściwie czekamy?

- Cierpliwości - odparła Singleton.

Niespodziewanie zapiszczał elektroniczny sygnalizator, a na monitorze w głównym panelu przyrządów zajaśniał napis: NIEZGODNOŚĆ USTAWIENIA SLOTÓW.

- No i proszę - rzekł Rawley.

- Co się stało?

- Komputer pokładowy zasygnalizował, że prawy slot nie jest zabezpieczony wewnątrz skrzydła. Jak pani widzi, dźwignia ustawiania znajduje się wciąż w górnym położeniu. My zaś dobrze wiemy, że sloty są schowane. Niemniej komputer odebrał sygnał, że jest inaczej. Dochodzenie wykazało, że winę za to ponosi uszkodzony czujnik zbliżeniowy slotu w prawym skrzydle. Powinien nadal wskazywać, że slot jest umocowany na właściwym miejscu. Zepsuł się jednak i w niskiej temperaturze daje sprzeczne odczyty. Informuje pilota o opadnięciu slotu, podczas gdy w rzeczywistości nic podobnego się nie zdarzyło.

Jennifer energicznie pokręciła głową.

- Czujnik zbliżeniowy... Nie bardzo rozumiem, co to może mieć wspólnego z wypadkiem podczas lotu Pięćset Czterdzieści Pięć.

- Pilot odebrał ostrzeżenie o niezgodności ustawienia slotów - wyjaśniła szybko Singleton. - Tego rodzaju ostrzeżenia występują podczas lotu dość często i nie są przyczyną do podnoszenia

alarmu. Ale w tym wypadku pilot nie miał pojęcia, że sloty znajdują się we właściwym położeniu, a błąd spowodował uszkodzony czujnik. Postanowił jednak zlikwidować powód wystąpienia sygnalizacji poprzez wypuszczenie i schowanie slotów.

- A więc to pilot sam opuścił sloty, żeby się pozbyć ostrzegawczego napisu na ekranie?

- Zgadza się.

- Ale przecież opuszczenie slotów nie mogło spowodować wypadku...

- Nie. Przed chwilą to wykazaliśmy.

- Więc co było rzeczywistą przyczyną?

- Drogie panie - odezwał się Rawley - gdybyście zechciały z powrotem zająć swoje miejsca, moglibyśmy już przystąpić do odtworzenia tragicznych zdarzeń.

NA POKŁADZIE TPA 545

GODZINA 6.25

W środkowym przedziale pasażerskim Casey ułożyła sobie na ramionach uprząż, zapięła klamrę i silnie docisnęła pasy. Zerknęła na pobladłą Malone, która zaczęła się pocić.

- Mocniej - rzuciła stanowczo.

- Już to zrobiłam...

Singleton sięgnęła do jej klamry, chwyciła koniec pasa i pociągnęła z całej siły. Reporterka jęknęła.

- Hej! Na miłość boską...

- Nie przypadła mi pani specjalnie do gustu - mruknęła Casey - ale to nie znaczy, że chcę oglądać, jak obija sobie pani ten zgrabny tyłeczek o fotele.

Malone wierzchem dłoni otarła pot z czoła. Mimo że w samolocie nadal było zimno, ona pocila się coraz bardziej.

Casey wyciągnęła spod fotela dużą papierową torbę i wetknęła ją pod udo Jennifer.

- I nie mam też ochoty, żeby mnie pani obrzygała.

- Myśli pani, że będę tego potrzebowała?

- Jestem pewna.

Malone nerwowo rozejrzała się na boki.

- Proszę posłuchać. Może powinniśmy wszystko odwołać...

- I co? Przełączyć kanał?

- Chyba popełniłam błąd...

- W jakiej sprawie?

- Nie powinnam wchodzić na pokład tego samolotu. Trzeba było obserwować z ziemi.

- Teraz już za późno.

Zdawała sobie sprawę, że jej szorstkość wynika tylko i wyłącznie ze strachu. Nie obawiała się specjalnie o wytrzymałość konstrukcji nośnej, była pewna, że nawet Teddy nie usiadłby za sterami, gdyby przeczuwał, że groźba rozpadnięcia się samolotu jest realna. Bez przerwy kręcił się wokół niego podczas sprawdzania spojeń, rozmawiał z technikami i oglądał rentgenogramy. Doskonale wiedział, że za kilka dni będzie musiał poderwać tę maszynę w powietrze. Nie był szaleńcem.

Niemniej ciągle podejmował ryzyko związane z pracą oblatywacza.

A wszyscy oblatywacze byli do pewnego stopnia szaleńcami.

Trzask.

- W porządku, moje panie. Rozpoczynamy rekonstrukcję. Jesteście dobrze przypięte?

-- Tak - odparła Singleton.

Malone milczała. Niemal bez przerwy poruszała wargami, lecz nie wydobywał się spomiędzy nich żaden dźwięk.

Trzask.

- Myśliwiec alfa, tu zero jeden. Przystępuję do wprowadzenia maszyny w łopotanie.

Trzask.

- Przyjąłem, zero jeden. Mam cię na ekranie. Możesz zaczynać w dowolnej chwili.

Trzask.

-Baza Nortoba, zgłasza się kontrolnie zero jeden.

Trzask.

- Przyjąłem, zero jeden. Trzask.

- Zaczynamy, chłopcy. Bez odbioru.

Casey spojrzała na boczny monitor, ukazujący Teddy'ego za sterami samolotu. Pilot był całkowicie spokojny i opanowany. W jego głosie nie wyczuwało się nawet śladu zdenerwowania.

Trzask.

- Drogie panie, właśnie zapaliło się ostrzeżenie o niezgodności wskazań czujników, wypuszczam więc sloty, żeby zlikwidować ten komunikat... Sloty są już całkowicie wypuszczone. Autopilot wyłączony, lecimy na sterowaniu ręcznym. Dziób się unosi, prędkość spada... I oto mam ostrzeżenie o groźbie przeciągnięcia...

Przez interkom doleciał nieprzyjemny odgłos elektronicznego brzęczyka, po chwili włączyła się sygnalizacja dźwiękowa. Płaski, bezbarwny głos powtarzał: „Przeciągnięcie... Przeciągnięcie...”

Trzask.

- Teraz koryguję sterami wysokości, żeby opuścić dziób i zażegnać niebezpieczeństwo przeciągnięcia...

Samolot pochylił się nagle do przodu i runął w dół.

Można było odnieść wrażenie, iż spadają pionowo ku ziemi. Monotonny jęk silników odrzutowych przeszedł w ogłuszające wycie. Singleton poczuła, jak uprzęż wpija jej się w ramiona. Siedząca obok Malone otworzyła szeroko usta i zaczęła krzyczeć, a jej trwożliwy pisk dziwnie złął się w jedno z hukami silników.

Casey poczuła pierwsze mdłości. Starła się o nich zapomnieć, odliczając w myślach upływające sekundy: pięć... sześć... siedem... Ostre nurkowanie trwało nie dłużej niż osiem sekund. Nie mogła sobie jednak przypomnieć, ile trwał pierwotne opadanie maszyny nad Pacyfikiem.

Stopniowo, bardzo powoli, samolot zaczął wyrównywać, aż w końcu wyszedł z lotu nurkowego. Wycie silników nagle ustało, przycichło z powrotem do jednostajnego zawodzenia. Casey zaś poczuła, że staje się coraz cięższa, a siła bezwładności wgniata ją w fotel. Po chwili policzki zapadły jej się do środka, ręce zostały niemal przygwożdżone do oparcia. Oceniała, że przeciążenie musi wynosić co najmniej dwa G. Zatem ważyła w tej chwili około stu dwudziestu kilogramów. Odnosiła wrażenie, że jakaś niewidzialna dłoń olbrzyma wciskają w głąb fotela.

Jennifer przestała krzyczeć, z jej gardła wydobywał się jedynie przeciągły, chrapliwy jęk.

Trwało to jednak krótko, przeciążenie szybko zmalało, kiedy samolot zaczął się stopniowo wznosić. Ale Singleton poczuła się znowu nieswojo, gdy stopień nachylenia maszyny zaczął gwałtownie rosnać. Odgłos silników znów przemienił się w ogłuszające wycie, a Malone zaczęła histerycznie wrzeszczeć. Casey ponownie chciała się zająć odliczaniem sekund, ale nie potrafiła się już skupić.

Niespodziewanie żołądek podszedł jej do gardła. Kiedy zaś spostrzegła, że stojący przed nimi monitor unosi się w powietrze i napina mocujące go pasy, mdłości przybrały jeszcze na sile. Na samym szczycie tej niezwykłej huśtawki osiągnęli prawie stan nieważkości. Jennifer błyskawicznie

zakryła usta dłońmi. Ale samolot zawisł tylko na krótko, po czym znowu się zwałił ku ziemi...

Trzask.

- Wchodzimy w drugi cykl łopotania. Ponownie ostro zanurkowali.

Malone zdołała oderwać dłonie od ust i wrzasnęła jeszcze głośniejsze. Casey z całej siły zaciskała palce na podpórkach, próbując się na czymkolwiek skoncentrować. Zapomniała o odliczaniu sekund, zapomniała także o...

Ponownie zwałił się na nie olbrzymi ciężar.

Przydusił powietrze w płucach.

Wgniótł w fotele.

Casey nie mogła się poruszyć, nie była nawet w stanie obrócić głowy.

Samolot zaczął się nagle wznosić, jeszcze bardziej stromo niż poprzednio. Ogłuszające wycie silników przyprawiało o ból głowy. Poczula na swoim ręku zaciskające się palce Malone. Z wysiłkiem odwróciła głowę i popatrzyła w bok. Jennifer, blada jak ściana, z wybaluszonymi oczyma, wykrzykiwała:

- Dostyc! Przestańcie! Dostyc!

Maszyna osiągnęła szczyt kolejnego cyklu łopotania. Przeciężenie ustało. Casey żołądek znowu podjechał do gardła, ledwie mogła opanować silne mdłości. Jennifer odwróciła szybko głowę i zakryła usta dłońmi. Strugi wymiocin trysnęły jej między palcami.

Samolot zawisł na chwilę.

I po raz kolejny zwałił się w dół.

Trzask.

- Otwieram pokrywy schowków bagażowych. Będziecie miały pełniejsze pojęcie o tym, co tu się naprawdę działo.

Z cichym trzaskiem puściły zamki magnetyczne, po obu stronach głównego przejścia klapy opadły do podłogi, ze schowków posypały się białe sześciany o boku długości pół metra. Styropianowe klocki nie mogły im wyrządzić krzywdy, lecz jak oszalałe zaczęły skakać po całym przedziale. Jeden trafił Casey w czoło, drugi uderzył ją w tył głowy.

Jennifer znowu wstrząsnęły konwulsje, sięgnęła więc pospiesznie po torbę wsuniętą pod udo. Białe klocki symulujące sztuki podręcznego bagażu zaczęły nagle w podskokach wędrować ku dziobowi, w stronę kabiny pilotów. Po chwili niemal całkowicie przesłoniły im widok. Zaraz jednak opadły na podłogę i błyskawicznie znieruchomiały. Wycie silników odrzutowych zmieniło się po raz kolejny.

Znowu przeciężenie wgniotło je w fotele.

Samolot wznosił się bardzo ostro.

Kiedy pilot towarzyszącego myśliwca po raz kolejny zauważył, iż wielki pasażerski odrzutowiec wyłania się z warstwy chmur pod kątem dwudziestu stopni, nie wytrzymał i zawołał do mikrofonu:

- Teddy! Co ty wyrabiasz, do jasnej cholery?!

- Odtwarzam tylko te działania pilota, które utrwalił rejestrator pokładowy.

- Rany boskie!

N-22 z rykiem silników wystrzelił nad powłokę chmur wiszącą na pułapie dziesięciu kilometrów. Wzbił się jeszcze o kilkaset metrów, zanim ostatecznie wytracił prędkość i znalazł się na granicy przeciągnięcia. Zawisł na krótko, po czym runął w dół.

Jennifer z takim impetem zwymiotowała do torby, że ta wysunęła jej się z rąk i spadła na kolana.

Obróciła pozieleniałą, wykrzywioną obrzydzeniem oraz strachem twarz w stronę Casey i jęknęła: - Błagam! Przestańcie...

Samolot pochylał się właśnie w dół, zaczynał spadać.

Singleton obrzuciła reporterkę ironicznym spojrzeniem.

- Nie chce pani odtworzyć całego wypadku do potrzeb swego reportażu? To będą wspaniałe zdjęcia! Przed nami jeszcze dwa cykle.

- Nie! Błagam!...

Odrzutowiec spadał coraz szybciej. Nie spuszczając wzroku z Malone, Casey zawołała:

- Teddy! Bądź łaskaw zdjąć ręce ze sterów!

Jennifer zrobiła przerażoną minę, oczy wychodziły jej z orbit. Trzask.

- Przyjąłem. Zdejmuję ręce z wolantu.

Niespodziewanie samolot nagle wyrównał, łagodnie i bez większych wstrząsów. Wycie silników przycichło do normalnego szumu. Styropianowe klocki pospadały na podłogę i znieruchomiały.

Lecieli poziomo.

Przez okienko wpadało jaskrawe światło słoneczne.

Jennifer otarła usta wierzchem dłoni i zaszokowana rozejrzała się dookoła.

- Co... co się stało?

- Pilot zdjął ręce z wolantu.

Malone z niedowierzaniem pokręciła głową. Oczy jej silnie błyszczały. Raz i drugi przełknęła ślinę, po czym zapytała cicho:

- Zdjął ręce?

Casey przytaknęła ruchem głowy.

- Zgadza się.

- Więc dlaczego...

- Autopilot przejął kontrolę nad maszyną.

Jennifer obsunęła się nieco w fotelu, odchyliła głowę do tyłu i zamknęła oczy.

- Nic z tego nie rozumiem.

- Wystarczyło, by kapitan zdjął ręce z wolantu, żeby samolot natychmiast wyszedł z groźnego łopotania. Gdyby w trakcie rejsu nad Pacyfikiem pilot postąpił w ten sposób, nie doszłoby do tragedii.

Jennifer westchnęła ciężko.

- Więc czemu tego nie uczynił?

Casey nie odpowiedziała. Popatrzyła na ekran monitora, po czym zawołała:

- Teddy! Możemy już wracać.

OŚRODEK BADAWCZY, YUMA

GODZINA 9.45

Casey przeszła przez salę ogólną ośrodka i wkroczyła do pokoju pilotów. Całkowicie wykończone w drewnie pomieszczenie pamiętało jeszcze czasy, gdy zakłady Nortona wytwarzały tylko samoloty wojskowe. Zielone obicie wielkiej kanapy było już całkiem zszarzałe. Wokół poobijanego stołu o grubo lakierowanym blacie stały składane metalowe krzeselka. Jedynym nowym elementem w pokoju był duży kolorowy telewizor z wbudowanym odtwarzaczem kaset wideo. Umieszczono go tuż przy odrapanym automacie do sprzedaży puszek coca-coli, z przyklejoną ukosem na czołowej tablicy wielką nalepką z napisem: ZEPSUTY. W rogu okna był wmontowany silnie zardzewiały klimatyzator. Teraz, gdy po wschodzie słońca otaczająca ośrodek pustynia szybko się nagrzewała, w pokoju nasilał się niezbyt przyjemny zaduch.

Wyjrzała przez okno na teren ośrodka, gdzie ekipa telewizyjna krzątała się jeszcze wokół samolotu stojącego na końcu pasa startowego. Jego kadłub silnie błyszczał w promieniach wiszącego nisko słońca. Wśród reporterów wyczuwało się atmosferę niepewności, jakby nikt nie wiedział, co mają teraz robić. Operatorzy to wymierzali kamery w którąś stronę, jakby chcieli robić zdjęcia, to znów zdejmowali je ze statywów i przenosili się w inne miejsce. Prawdopodobnie czekali na decyzję Malone.

Casey otworzyła kartonową teczkę, którą przywiozła ze sobą, i zaczęła przeglądać zebrane w niej dokumenty. Wykonane przez Normę kolorowe odbitki kserograficzne prezentowały się bardzo dobrze, nawet kopie teleksów wyszły nadzwyczaj czytelne. Wszystko było przygotowane.

Włączyła telewizor, który na jej polecenie przeniesiono do tej sali, załadowała kasetę do odtwarzacza i ustawiła ją w wybranym miejscu. Nie pozostało już nic innego, jak spokojnie zaczekać.

Na Jennifer Malone.

Odczuwała coraz silniejsze znużenie. Przypomniała sobie nagle o własnym zabezpieczeniu, podwinęła szybko rękaw i oderwała cztery owalne kawałki plastra przyklejone po wewnętrznej stronie przedramienia. Jedynie skopolamina, stosowana jako środek przeciw sensacjom lokomocyjnym, pozwoliła jej opanować mdłości w samolocie. Ona bowiem, w przeciwieństwie do reporterki, doskonale wiedziała, co ją czeka.

Ani trochę nie było jej żal Jennifer. Chciała jak najszybciej zakończyć ową przygodę z telewizją. Była już przygotowana do ostatniego etapu, który powinien ostatecznie wyjaśnić wszelkie wątpliwości.

Jedynym człowiekiem ze ścisłego kierownictwa zakładów Nortona, który wiedział, co ona szykuje, był radca prawny, Fuller. Natychmiast zaakceptował plan, jaki przedstawiła mu w rozmowie telefonicznej, gdy dzwoniła jeszcze z laboratorium „Video Imaging”. Nie trzeba mu było tłumaczyć, jakie konsekwencje mogą wyniknąć z przedstawienia reportażu w magazynie „Newsline”. Doskonale rozumiał, że druzgocąca krytyka samolotu w telewizji odbije się fatalnie na wynikach ekonomicznych

firmy.

Lot kontrolny dokonał reszty.

Nie zostawało więc nic innego, jak poczekać na Malone.

Pięć minut później Jennifer wkroczyła do sali i z hukiem zatrzasnęła za sobą drzwi. Miała na sobie kombinezon technika obsługi naziemnej. Zdążyła się wymyć i uczesać.

Była też bezgranicznie rozwścieczona.

- Nie mam pojęcia, co pani chciała udowodnić - zaczęła od progu. - Ubawiła się pani setnie, nacieszyła oczy moim strachem i pozwoliła, by koledzy wszystko sfilmowali. Uprzedzam jednak, że to koniec zabawy, ponieważ lot kontrolny w najmniejszym stopniu nie wpłynie na wydźwięk mojego reportażu. Barker miał całkowitą rację. W waszym samolocie występują problemy ze slotami. Uszło tylko jego uwagi, że dają o sobie znać, kiedy autopilot jest wyłączony. Wasze dzisiejsze przedstawienie wykazało to aż nazbyt przejrzysto. Dlatego też twierdzę, że nic się nie zmieniło. N-22 to faktycznie latająca trumna. Kiedy pokażemy reportaż w telewizji, nie sprzedacie już nikomu ani jednej maszyny, najwyżej będziecie ją mogli wciskać Marsjanom. I uprzedzam, że gdy ostatecznie pogrzążemy ten samolot, pani będzie się mogła pożegnać z karierą.

Casey obserwowała reporterkę w milczeniu. Nie mogła się oprzeć myśli, że Jennifer jest młoda i głupia, choć ją samą raziło formułowanie tego typu sądów. Przyszło jej do głowy, że ów sposób myślenia wynika z ciągłego obcowania ze starszymi inżynierami z zakładów Nortona, potrafiącymi intuicyjnie rozróżnić pewność siebie oraz siłę charakteru i bezzasadną, próżną pozę.

Dlatego też dała Jennifer trochę czasu na ochłonięcie, po czym odparła:

- Mówiąc szczerze, nie widzę najmniejszych powodów do obaw.

- Tak?! To się pani jeszcze przekona!

-Może pani jedynie przedstawić w reportażu faktyczne przyczyny wypadku, choć nie sądzę, by pani na tym zależało.

- Jeszcze pani zobaczy! - syknęła rozwścieczona Malone. - We właściwym świetle przedstawię tę waszą pieprzoną latającą trumnę.

Casey westchnęła ciężko.

- Proszę usiąść.

- Ani myślę! Nie mam zamiaru...

- Czy zastanowiła się pani choć przez chwilę, skąd recepcjonistka „Video Imaging” mogła wiedzieć, że szukajecie reportaż, i jak zdobyła numer pani telefonu komórkowego?

Malone patrzyła na nią w milczeniu, zaskoczona.

-I nie zdziwiło pani, że nasz radca prawny tak szybko się dowiedział, skąd ma pani kopię zapisu wideo? - ciągnęła Singleton. - I dlaczego przyszedł na spotkanie z przygotowanym wcześniej oświadczeniem, które dał pani do podpisu?

Jennifer nadal nie odpowiadała.

- Ed Fuller wyszedł z pracowni „Video Imaging” kilka minut po pani, panno Malone. Za wszelką cenę nie chciał się tam na panią natknąć.

- Dlaczego? - spytała reporterka, marszcząc brwi.

- A nie przyszło pani do głowy, dlaczego Fullerowi tak bardzo zależało na tym, by podpisała pani oświadczenie, że dostała kopię od osoby nie związanej z zakładami Nortona?

- Przecież to oczywiste. Film jest do tego stopnia wstrząsający, że na firmę posypałyby się różne oskarżenia.

- Z czyjej strony?

- Bo ja wiem? Opinii publicznej.

- Więc może niech pani lepiej usiądzie - rzekła spokojnie Casey, otwierając kartonową teczkę. Malone powoli usiadła na krześle. Wciąż marszczyła brwi ze zdumienia.

- Zaraz, chwileczkę-mruknęła.- Twierdzi pani, że to wcale nie recepcjonistka zadzwoniła do mnie z propozycją przekazania kopii kasety?

Singleton popatrzyła jej prosto w oczy.

- W takim razie kto to zrobił? - spytała Jennifer. Casey nie odpowiedziała.

- Pani?

Przytaknęła ruchem głowy.

- To pani przekazała nam kopię kasety?!

- Owszem.

- Dlaczego?

Singleton uśmiechnęła się chytrze.

Podala reporterce pierwszy dokument.

- Oto raport dotyczący wadliwego elementu, czujnika zbliżeniowego wewnętrznego slotu prawego skrzydła. Jak pani widzi, został wczoraj zatwierdzony przez komisję techniczną Federalnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego. Zgodnie z tym raportem do wadliwego działania czujnika przyczyniło się pęknięcie obudowy, które powstało już dość dawno temu.

- Nie interesują mnie uszkodzone części - mruknęła Malone.

- Wiem o tym. Ale dzisiejszy lot kontrolny wykazał, że każdy odpowiednio przeszkolony pilot bez trudu potrafi ominąć sygnalizację alarmową komputera pokładowego, spowodowaną przez wadliwy czujnik. Przekonała się pani, że wystarczyłoby, aby kapitan pozostawił sterowanie samolotem autopilotowi. Nie uczynił tego jednak.

- Sprawdziliśmy wcześniej - wtrąciła Jennifer - że kapitanem rejsu Pięćset Czterdzieści Pięć był doskonały pilot.

- Zgadza się.

Casey popchnęła w stronę reporterki następną kartkę.

- Oto lista załogi sporządzona przed startem i dostarczona nam teraz na żądanie FAA wraz z całą oficjalną dokumentacją.

JOHN ZHEN CHANG, KAPITAN ur. 07.05.1951

LEU ZAN PING, PIERWSZY OFICER ur. 11.03.1959

RICHARD YONG, PIERWSZY OFICER ur. 09.09.1961

GERHARD REIMANN, PIERWSZY OFICER ur. 23.07.1949

THOMAS CHANG, PIERWSZY OFICER ur. 29.06.1970

HENRI MARCHAND, MECHANIK POKŁADOWY ur. 25.04.1969

ROBERT SHENG, MECHANIK POKŁADOWY ur. 13.06.1962

Malone zerknęła na listę i szybko odsunęła ją na bok,

- A to lista załogi, którą przekazały nam linie TransPacific następnego dnia po wypadku.

JOHN ZHEN CHANG, KAPITAN ur. 07.05.1951

LEU ZAN PING, PIERWSZY OFICER ur. 11.03.1959

RICHARD YONG, PIERWSZY OFICER ur. 09.09.1961

GERHARD REIMANN, PIERWSZY OFICER ur. 23.07.1949

HENRI MARCHAND, MECHANIK POKŁADOWY ur. 25.04.1969

THOMAS CHANG, MECHANIK POKŁADOWY ur. 29.06.1970

ROBERT SHENG, MECHANIK POKŁADOWY ur. 13.06.1962

Reporterka obrzuciła ją wzrokiem i wzruszyła ramionami.

- Przecież to ta sama lista.

- Nie. Na pierwszej Thomas Chang jest wymieniony jako pierwszy oficer, na drugiej jako mechanik pokładowy.

Malone porównała oba wpisy.

- Pewnie maszynistka się pomyliła.

Casey energicznie zaprzeczyła ruchem głowy.

- Nie.

Podsunęła Jennifer kolejną kartkę.

- Oto numer wewnętrznego biuletynu linii TransPacific, zdjęcie przedstawia kapitana Johna Changa z najbliższą rodziną. Odbitkę tej strony przesłała nam faksem pewna stewardesa, której widocznie zależało na ujawnieniu prawdy. Proszę zwrócić uwagę, że na zdjęciu uwidocznione są dzieci kapitana Changa, Erica i Thomas. Chłopak także jest pilotem. To właśnie on został wymieniony w spisie załogi lotu Pięćset Czterdzieści Pięć.

Malone zmarszczyła brwi.

- Okazało się, że Changowie przekazują z pokolenia na pokolenie zamiłowania do pilotażu. Thomas również podjął pracę w liniach lotniczych. Nie przechodził jednak szkolenia w pilotowaniu N-22.

- Nie wierzę w tę historyjkę - syknęła Malone.

- W czasie wypadku kapitan, John Chang, wcale nie siedział za sterami maszyny. Poszedł do bufetu, żeby się napić kawy. Wskutek olbrzymich przeciążeń doznał poważnego urazu głowy. Dwa dni później został poddany operacji w szpitalu w Vancouver i zmarł, nie odzyskawszy przytomności. Początkowo sądzono, że jest to pierwszy oficer załogi. Dopiero identyfikacja zwłok ujawniła jego prawdziwą tożsamość.

Jennifer niemal bez przerwy kręciła głową. Casey podała jej wydruk teleksu.

NADAWCA: S. MIETO, FSR VANCOUVER ADRESAT: C. SINGLETON, OŚR. BAD. , YUMA

POUFNE!

PODCZAS IDENTYFIKACJI ZWŁOK W SZPITALU W VANCOOVER POTWIERDZONO NIEZBICIE, ŻE POSZKODOWANYM CZŁONKIEM ZAŁOGI, KTÓRY NIE ODZYSKAŁ PRZYTOMNOŚCI PO OPERACJI, JEST KAPITAN REJSU TRANSPACIFIC 545, JOHN ZHEN CHANG.

- Changa nie było w kabinie - powtórzyła Casey - w chwili wypadku znajdował się w części ogonowej samolotu. Tam też ekipa sprzątająca znalazła jego czapkę. A zatem w fotelu kapitana musiał zasiadać ktoś inny.

Podeszła do telewizora i włączyła magnetowid.

- Oto końcowe fragmenty zapisu na kasecie wideo, której kopię dostała pani od recepcjonistki.

Kamera jeszcze koziółkuje w powietrzu, by za chwilę

upaść na podłogę i spocząć w kącie przedniej galerii, tuż obok przejścia do kabiny pilotów. Niemniej na tych ostatnich klatkach... Proszę! - Zatrzymała odtwarzanie. - Został utrwalony widok kabiny pilotów.

- Trudno cokolwiek rozpoznać na tym obrazie - wtrąciła Malone. - Obaj piloci zwrócenii są tyłem do kamery.

- Proszę jednak zwrócić uwagę, że człowiek w fotelu kapitana ma bardzo krótko obcięte włosy. Niech pani porówna ten obraz z rodzinnym zdjęciem. Właśnie Thomas Chang był obcięty tak krótko, na jeża.

Reporterka znowu energicznie pokręciła głową.

- To żaden dowód. Obraz nie jest zbyt wyraźny, poza tym pilota widać pod ostrym kątem, prawie od tyłu. Nie może być mowy o jego identyfikacji.

- Thomas Chang nosił niewielki kolczyk w uchu. Widać go na fotografii w biuletynie linii lotniczych. I można go też dostrzec na tym ujęciu wideo, proszę się dokładnie przyjrzeć.

Malone w milczeniu spoglądała na ekran.

Casey wróciła do stołu i podała jej następną kartkę maszynopisu.

-A to tłumaczenie chińskich okrzyków dolatujących z kabiny pilotów, utrwalonych na ścieżce dźwiękowej tejże kasy. Wielkość jest nieczytelna z uwagi na różnorodność elektronicznych sygnałów alarmowych. Niemniej wydźwięk zakreślonych przeze mnie fragmentów powinien być dla pani ostatecznym dowodem.

przeciążenie przeciążenie przeciążenie

co ty (nieczytelne)

muszę (nieczytelne) skorygować (nieczytelne)

przeciążenie przeciążenie przeciążenie

tom puść natychmiast (nieczytelne)

przecież to nie (nieczytelne)

tommy (nieczytelne) kiedy (nieczytelne) wówczas

na pewno (nieczytelne)

Casey zabrała jej kartkę z ręki.

- Niestety, nie wolno mi tego pani zostawić ani też udostępnić opinii publicznej. Ale w pani posiadaniu znajduje się kopia zapisu wideo, na którym jest utrwalona ta wymiana zdań.

Malone przez chwilę spoglądała na nią rozszerzonymi oczyma.

- Pozwolił dzieciakowi usiąść za sterami samolotu? - zapytała pełnym niedowierzania tonem.

- Owszem. John Chang przekazał stery synowi, nie przeszkolonemu w pilotowaniu N-22. W efekcie pięćdziesiąt sześć osób zostało rannych, a cztery zginęły, w tym także kapitan, John Chang. Naszym zdaniem maszyna leciała z włączonym autopilotem, dlatego kapitan pozwolił na krótko zająć synowi swoje miejsce. A podczas jego nieobecności pojawił się sygnał alarmowy o niezgodności wskazań czujników położenia slotów. I Thomas Chang, pragnąc go wyłączyć, opuścił sloty. Później zaś, widocznie zdenerwowany, zareagował zbyt gwałtownie, przez co wprowadził samolot w łopotanie. Gwałtowne zmiany przeciążenia sprawiły, że prawdopodobnie uderzył się w głowę i na krótko zdjął ręce ze sterów, co pozwoliło autopilotowi przejąć z powrotem kontrolę nad maszyną. Malone chyba wciąż nie mogła się z tym pogodzić.

- W trakcie normalnego rejsu facet pozwolił gówniarzowi usiąść za sterami samolotu? -

powtórzyła pytanie.

- Tak.

- I to było przyczyną tragedii?

- Owszem. Ma pani w posiadaniu kopię zapisu wideo, która niezbicie tego dowodzi. Poznała więc pani najważniejsze fakty. Podczas wywiadu Marty Reardon oświadczył przed kamerą, że widział ten zapis nie tylko on, ale również wasi redakcyjni koledzy z Nowego Jorku. Zatem znane są wam ujęcia przedstawiające wnętrze kabiny pilotów. Teraz zaś wytłumaczyłam pani, co oznaczają te ujęcia. Nie ulega wątpliwości, że poznała pani prawdziwą przyczynę wypadku. Mogę tylko dodać, iż dowodów jest znacznie więcej. Poza tym w trakcie lotu kontrolnego przekonała się pani naocznie, że opadnięcie slotów nie mogło doprowadzić do tak tragicznych skutków.

- Ale nie wszyscy się zgadzają, że...

- To już nie jest kwestia niczyjej opinii, panno Malone - przerwała jej Casey.-Zna pani fakty. Ich wymowa nie pozostawia najmniejszych wątpliwości. Jeśli więc „Newslin” zaprezentuje materiał niezgodny z tymi faktami, z którymi została pani zaznajomiona, jeśli przedstawi choćby drobną sugestię, że przebieg wypadku pozwala stawiać pod znakiem zapytania przydatność samolotu N-22 do regularnej służby w powietrzu, zaskarżymy was o tendencyjne i umyślne rozpowszechnianie nieprawdziwych informacji. Ed Fuller jest bardzo ostrożnym prawnikiem, nie wątpi jednak, iż w takiej sytuacji wygralibyśmy rozprawę. Głównie z tego powodu, że na własną rękę zdobyła pani materiał dowodzący niezbicie naszych racji. Proszę więc teraz zdecydować, czy woli pani, żeby Fuller powiadomił o wszystkim kierownika redakcji, Dicka Shenka, czy też woli pani zrobić to sama.

Jennifer nie odpowiadała.

- Panno Malone?

- Gdzie jest telefon? - fuknęła reporterka ze złością.

- Tam, w rogu pokoju.

Wstała od stołu i ruszyła we wskazaną stronę. Casey skierowała się do drzwi.

-Jezus, Maria...-mruknęła Malone, z niedowierzaniem kręcąc głową. - Pilot przekazał dzieciakowi stery samolotu z kilkuset osobami na pokładzie... Jak mogło do tego dojść?

Singleton przystanęła i wzruszyła ramionami.

-Bardzo kochał syna. Podejrzewamy, że przy innych okazjach także pozwalał mu na krótko siadać za sterami. I ten wypadek jedynie utwierdza nas w przekonaniu, że wszyscy piloci, bez wyjątku, powinni być dokładnie szkoleni na takim sprzęcie, na jakim będą w przyszłości latać. Chang postąpił lekkomyślnie. Nie zdawał sobie sprawy z konsekwencji własnego postępowania i to go zgubiło. Zamykając drzwi pokoju pilotów, dodała w myślach: To samo odnosi się do ciebie.

YUMA

GODZINA 10.05

- Kurwa mać! - wrzasnął do słuchawki Dick Shenk. - Mam w programie dziurę wielkości całego Afganistanu, ty zaś mi teraz mówisz, że przyczyną wypadku były wadliwe części samolotu, a jakiś stuknięty żółtek przekazał stery niedoświadczonemu szczeniakowi? To taki reportaż chcesz mi dostarczyć, Jennifer? Ostrzegałem przecież, że czegoś takiego nie puszczę na wizję. Prędkiej bym sobie w łeb strzelił. Nie mam zamiaru się bawić w jakiegoś pieprzonego dobroczyńcę linii lotniczych. Nie chcę o tym więcej słyszeć.

- Źle mnie zrozumiałeś, Dick. Tu chodzi o rodzinną tragedię. Kapitan bardzo kochał syna...

- Nic z tego! Chodzi o Chińczyków z Hongkongu, prawda? Za żadne skarby nie chcę dotykać tego tematu.

-Ale w wypadku zginęły cztery osoby, a pięćdziesiąt sześć odniosło rany...

- A kogo to obchodzi? Bardzo się na tobie zawiodłem, Jennifer. Bardzo! Czy ty rozumiesz, co to oznacza? Będę musiał zapełnić lukę reportażem o niepełnosprawnych sportowcach.

- Dick, to nie ja spowodowałam wypadek, zebrałam tylko materiały dotyczące jego przyczyn...

- O czym ty gadasz?

- Posłuchaj...

- Te materiały to tylko dowód twojej indolencji, nic poza tym - warknął Shenk. - Spieprzyłaś sprawę, Jennifer. Miałaś doskonały pomysł, bardzo na ciebie liczyłem. Byłem przekonany, że zrobisz reportaż o kolejnym bublu produkcji amerykańskiej, a ty po dwóch dniach usiłujesz mi wcisnąć jakieś brednie o ojcowskiej miłości. Zawinił nie samolot, tylko pilot. No i obsługa naziemna.

1 jeszcze wadliwe części!

- Dick...

- Ostrzegałem cię, że nie chcę o tym słyszeć. Dokumentnie spieprzyłaś robotę, Jennifer. Pogadamy o tym w poniedziałek.

Połączenie zostało przerwane.

GLENDALE

GODZINA 23.00

Zaledwie na ekranie pojawiły się napisy końcowe tego wydania programu „Newsline”, w saloniku zadzwonił telefon.

- Casey Singleton?

- Tak. Słucham.

- Mówi Hal Edgerton.

- Dobry wieczór, panie prezesie.

-Dzwonię z Hongkongu. Odebrałem właśnie wiadomość od jednego z członków rady nadzorczej, że wbrew zapowiedziom „Newsline” nie nadały dzisiaj reportażu o naszym samolocie.

- Owszem, to prawda.

- Zastanawia mnie, z jakiego powodu zrezygnowali.

- Tego nie umiem powiedzieć.

- No cóż, wygląda na to, że pani działania odniosły pożądany skutek - rzekł Edgerton. - Za kilka godzin odlatuję do Pekinu, gdzie podpiszemy kontrakt. John Marder miał tam na mnie czekać, ale podobno nie wyleciał jeszcze z Kalifornii.

- W tej sprawie także nie umiem nic powiedzieć.

- Rozumiem. W każdym razie bardzo się cieszę. W najbliższych dniach dokonamy kilku zmian na stanowiskach kierowniczych spółki. Ale na razie chciałem przekazać jedynie swoje gratulacje, Casey. Działałaś pod bardzo silną presją, lecz spisałaś się wyśmienicie.

- Bardzo dziękuję, panie prezesie.

- Mów do mnie Hal.

- Bardzo dziękuję, Hal.

- Sekretarka umówi nas na lunch po moim powrocie. Wspaniała robota, Casey. Oby tak dalej.

Później telefon dzwonił już niemal bez przerwy. Najpierw Mikę Lee złożył jej również gratulacje, choć nieco oschle. Bardzo był ciekaw, jakim sposobem

zdołała zapobiec emisji reportażu. Singleton odparła, że nie miała z tym nic wspólnego i widocznie kierownictwo redakcji doszło do wniosku, że zebrany materiał nie nadaje się do pokazania w telewizji.

Potem było już znacznie przyjemniej. Zadzwonił Doherty, Burne i Roń Smith. A także Norma, która oznajmiła krótko:

- Zlotko, jestem z ciebie strasznie dumna.

W końcu zadzwonił Teddy Rawley i rzekł radosnym tonem, że właśnie jest w tej okolicy i się zastanawia, co ona porabia w tak piękny wieczór.

- Jestem piekielnie zmęczona - odparła Casey. - Kiedy indziej, dobrze?

- Jak sobie życzysz, dziecino. Byłaś dzisiaj wspaniała. Miałaś swój dzień.

- Dzięki, Teddy, ale naprawdę jestem wykończona. Po tej rozmowie odłączyła telefon i poszła

spac.

GLENDALÉ NIEDZIELA

GODZINA 17.45

Nastał pogodny, ciepły wieczór. O zmierzchu Casey wyszła przed dom. Ulicą przechodził właśnie Amos ze swoim psem, który serdecznie się z nią przywitał, polizał ją po rękę.

- A więc wyszłaś cała z opresji? - zagadnął Amos.

- Tak, na to wygląda.

- Wśród załogi wrze jak w ulu. Wszyscy mówią, że sprzeciwiłaś się Marderowi. Wnioskuje stąd, że nie kłamałaś na temat przyczyn wypadku Pięćset Czterdzieści Pięć. Zgadza się?

- Mniej więcej.

- Czyli postąpiłaś głupio. Powinnaś była kłamać. Teraz wszyscy to robią. Problem polega tylko na tym, czyje kłamstwa przedostaną się do opinii publicznej.

- Amos...

- Twój ojciec był dziennikarzem i pewnie ci wpoił zamiłowanie do prawdy. Zapomnij o tym, dzisiaj prawda już się nie liczy. Dokładnie śledziłem prasę i telewizję po tym wypadku linii Aloha. Wszystkim zależało jedynie na sensacyjnych szczegółach. Kiedy stewardesa została wyssana na zewnątrz, to wciąż się zastanawiano, czy zmarła tam, na górze, czy jeszcze żyła w chwili upadku do morza. Nic innego nie obchodziło dziennikarzy.

- Amos... -jęknęła głośniejsz, chcąc przerwać ten monolog.

- Powinnaś pamiętać, że teraz liczy się tylko zabawa. Tym razem miałaś szczęście, Casey, ale w przyszłości nie licz na nie zanadto. Nie upajaj się chwilowym zwycięstwem. Pamiętaj, że to oni teraz ustalają reguły. A cała zabawa nie ma najmniejszego związku z dziennikarską rzetelnością, z faktami i realizmem. To zwykły cyrk.

Singleton nie miała ochoty z nim dyskutować, zaczęła więc tarmosić sierść psa.

- A trzeba przyznać, że wszystko się teraz zmienia - ciągnął Peters. - Dawniej dziennikarze sumiennie relacjonowali zdarzenia, a dzisiaj sytuacja jest

odwrotna. Telewizja staje się rzeczywistością, bo w porównaniu z nią szara codzienność w ogóle nie dostarcza dreszczyku emocji. Zatem codzienność nabiera charakteru uludy, a telewizja realności. Czasami ze zdumieniem rozglądam się po swoim pokoju i dochodzę do wniosku, że jedynym realnym elementem jest telewizor, taki jasny i żywy, podczas gdy reszta mego życia wydaje się bezbarwna i nieciekawa. Wtedy natychmiast go wyłączam. I to skutkuje. Pozwala mi ożyć na nowo.

Casey bez przerwy głaskała psa. Zauważyła na skrzyżowaniu światła skręcającego samochodu, toteż szybko ruszyła chodnikiem w stronę jezdni.

- To ja już pójdę - mruknął za nią Peters.

- Dobranoc, Amos - rzuciła przez ramię.

Samochód stanął przy krawężniku, drzwi otworzyły się z impetem.

- Mamo!

Allison wypadła na chodnik i rzuciła się matce na szyję, oplótła nogami jej biodra.

- Och, mamó! Jak ja się za tobą stęskniłam!

- Ja też, skarbie - mruknęła Singleton.

Jim wysiadł, podszedł do nich i przekazał Casey torbę z rzeczami córki. W mroku ledwie mogła dostrzec zarys jego twarzy.

- Dobranoc - rzekł oschle.

- Dobranoc, Jim.

Z Allison na rękach zawróciła do domu. Po zmierzchu szybko robiło się chłodno, ale niebo było czyste. Casey zauważyła na jego tle srebrzystą sylwetkę pasażerskiego odrzutowca. Musiał lecieć dość wysoko, skoro od poszycia odbijały się promienie słońca. Ciągnął za sobą cienką białą smugę spalin, rozcinającą granatowe niebo.

INFORMACJA AGENCYJNA COPYRIGHT: TELEGRAPH-STAR INC.

TYTUŁ:

NORTON SPRZEDAJE 50 SAMOLOTÓW DO CHIN

CZĘŚCI OGONOWE BĘDĄ PRODUKOWANE W SZANGHAJU

KONTRAHENT GODZI SIĘ NA FINANSOWANIE DALSZYCH PRAC

BADAWCZYCH I PROJEKTOWYCH

PRZYWÓDCY ZWIĄZKU ZAWODOWEGO KRYTYKUJĄ REDUKCJĘ ZATRUDNIENIA

AUTOR: JACK ROGERS

TREŚĆ:

Spółka Norton Aircraft podała dziś do wiadomości, że podpisano opiewający na osiem miliardów dolarów kontrakt na sprzedaż pięćdziesięciu pasażerskich odrzutowców do Chińskiej Republiki Ludowej. Prezes firmy, Harold Edgerton, powiedział, że podpisana wczoraj w Pekinie umowa ma być zrealizowana w ciągu czterech lat. Według uzgodnionych warunków kompensacyjnych część produkcji zostanie podzlecona kontrahentowi, w Szanghaju będą montowane całe części ogonowe samolotów N-22. Podpisany kontrakt pozwoli zażegnać kłopoty finansowe, jakie ostatnio nękały firmę z Burbank. Jednocześnie oznacza porażkę europejskiego konsorcjum Airbusa, które usilnie zabiegało, tak

w Waszyngtonie, jak i w Pekinie, o zdobycie olbrzymiego zamówienia z chińskiego Ministerstwa - Transportu. Edgerton przyznał, że sprzedaż pięćdziesięciu samolotów do Chin oraz realizacja zapowiadanej wcześniej umowy z liniami TransPacific na dostawę kolejnych dwunastu odrzutowców typu N-22 pozwolą firmie na podjęcie dalszych prac projektowych, zmierzających do rozpoczęcia na początku przyszłego wieku seryjnej produkcji następcy wytwarzanego obecnie modelu. Wiadomość o uzgodnieniu tak szerokich warunków kompensacyjnych umowy wzbudziła zaniepokojenie działaczy związków zawodowych z Burbank. Don Brull, przewodniczący lokalnej centrali związkowej numer 1214, ostro skrytykował te warunki, mówiąc: „Każdego roku tracimy tysiące miejsc pracy. Ceną pozyskania nowego klienta przez Norton Aircraft będzie redukcja zatrudnienia amerykańskich robotników. Sądzę, że to zły znak na przyszłość”. Zapytany o ewentualną redukcję zatrudnienia, Edgerton powiedział: „Warunki kompensacyjne umów już wiele lat temu stały się rzeczą powszednią w handlu zagranicznym. Prawda jest taka, że gdybyśmy~~się nie zgodzili na proponowane warunki, cały kontrakt przejąłby Boeing lub Airbus. Myślę, że należy patrzeć w przyszłość i przede wszystkim się cieszyć z tworzenia nowych miejsc pracy, jakie umożliwi nam rozpoczęcie prac nad prototypem kolejnego modelu samolotu”. Edgerton ujawnił ponadto, że w kontrakcie znalazła się klauzula

mówiąca o gotowości zakupu następnych trzydziestu odrzutowców przez stronę chińską. Fabryka w Szanghaju rozpocznie montaż części ogonowych N-22 już w styczniu przyszłego roku.

Wiadomość o podpisaniu kontraktu kładzie ostatecznie kres wszelkim spekulacjom na temat tego, czy ostatecznie dwa wypadki wpłyną na przebieg negocjacji z Chinami. Edgerton oświadczył: „N-22 to sprawdzony samolot, doskonale spełniający wszystkie wymogi bezpieczeństwa ruchu pasażerskiego. Moim zdaniem podpisana właśnie umowa jest tego najlepszym dowodem”.

DOKUMENT NR: C\LEX 40\DL\NORTON

TRANSPACIFIC KUPUJE NASTĘPNE SAMOLOTY NORTONA Linie TransPacific Airlines, mające siedzibę w Hongkongu, złożyły dzisiaj zamówienie na dwanaście kolejnych odrzutowców typu N-2.2 co dowodzi, że szybko rozwijający się azjatycki rynek lotniczy jest niezwykle interesujący dla amerykańskich producentów samolotów.

BIEGLY SĄDOWY GRYZIE RĘKĘ PANA, KTÓRY ŻLE GO KARMIŁ

Budzący wiele kontrowersji ekspert lotniczy, Frederick Barker, pozwał do sądu adwokata, Bradleya Kinga, za niedotrzymanie warunków „ustnej umowy i wstrzymanie wypłaty „honorarium” za zeznania składane podczas rozpraw cywilnych. Nasz reporter nie zdołał się skontaktować z Ringiem i wysłuchać jego komentarza w tej sprawie.

AIRBUS ROZWAŻA WARUNKI KONTRAKTU Z KOREĄ Songking Industries, duży koncern przemysłowy z Seulu, podał dzisiaj do wiadomości publicznej ze rozpoczął negocjacje z konsorcjum Airbus Industrie z Tuluzy na temat możliwości przejęcia znacznej części produkcji samolotów w ramach wielkiego kontraktu na dostawę pasażerskich

liniowców typu A-340B. Wiadomość ta potwierdza wcześniejsze sugestie, iż Songking Industries zamierz^ odegrać znaczącą rolę na światowym rynku lotniczym, a jednocześnie zdaje się świadczyć o fiasku negocjacji, jakoby od dłuższego czasu prowadzonych potajemnie z Norton Aircraft z Burbank w Kalifornii.

SHENK ODZNACZONY ZA PROPAGOWANIE HUMANITARYZMU Richard Shenk, producent telewizyjnego programu informacyjnego „Newslime”, został uhonorowany przez Amerykańską Radę Wspólnot Wyznaniowych tytułem „Najbardziej Humanitarnego Producenta Roku”. Głównym celem rady jest propagowanie w środkach masowego przekazu „jak najszerszej pojętej idei humanitaryzmu wśród ludzi różnych kultur i wyznań” z całego świata. Shenk, uznany za „bezprzykładnego orędownika tolerancji”, odbierze przyznane mu odznaczenie na uroczystym bankiecie organizowanym 10 czerwca w hotelu Waldorf Astoria, na którym ma się zjawić plejada gwiazd kina i telewizji.

JAA ZATWIERDZIŁA CERTYFIKAT SAMOLOTU N-22 W dniu dzisiejszym komisja techniczna JAA przyznała certyfikat pasażerskiemu odrzutowcowi N-22. Rzecznik prasowy europejskiej rady przyznał na konferencji, że nie ma żadnych podstaw do twierdzenia, jakoby opóźnienie wydania certyfikatu wynikało z przyczyn natury politycznej.

MARDER OBEJMUJE STANOWISKO KONSULTANTA Ku ogólnemu zaskoczeniu

czterdziestosześcioletni John Marder zrezygnował z funkcji dyrektora naczelnego zakładów Norton Aircraft i objął stanowisko konsultanta w Instytucie Badań Lotniczych, firmie doradczej ściśle powiązanej z europejskimi producentami samolotów. Marder ma nadzieję, że jego nowa praca „szybko przyniesie obustronne, wymierne korzyści”. Współpracownicy z zakładów Nortona żałują odejścia „nadzwyczaj skutecznego i energicznego” dyrektora.

EKSPORT MIEJSC PRACY POZA GRANICE USA -NIEPOKOJĄCY TREND?

Komentując podpisanie umowy na sprzedaż pięćdziesięciu, odrzutowców Nortona do Chin, William Campbell wyraził opinię, że w ciągu najbliższych pięciu lat amerykańscy producenci samolotów wyeksportują aż 250 000 miejsc pracy. „To nielogiczne”, wyraził się przywódca związkowy. „Duże kontrakty firm lotniczych są finansowane przez państwowe banki kredytowe handlu zagranicznego. Wychodzi więc na to, że amerykańscy robotnicy płacą podatki po to, aby rząd wspomagał amerykańskie firmy w akcji przekazywania za granicę miejsc pracy amerykańskich robotników”. Campbell podał za wzór władze Japonii, które pod tym względem wykazują znacznie większą troskę od polityków amerykańskich.

RICHMAN ARESZTOWANY W SINGAPURZE Jeden z młodszych członków przemysłowego klanu Nortonów został dziś aresztowany przez singapurską policję pod zarzutem posiadania narkotyków. Dwudziestoośmioletni Bob Richman ma nadzieję, że jego adwokat dojdzie do porozumienia z władzami Singapuru. Gdyby został osądzony w świetle tamtejszego drakońskiego prawa, za przemyt narkotyków groziłaby mu nawet kara śmierci.

SINGLETON OBEJMUJE KIEROWNICTWO NOWEGO WYDZIAŁU Prezes Harold Edgerton mianował dzisiaj Katherine C. Singleton kierowniczką nowo utworzonego w Norton Aircraft wydziału do spraw kontaktów ze środkami masowego przekazu. Singleton, mająca już tytuł wiceprezesa firmy, była dotychczas kierowniczką działu kontroli jakości w tej produkującej samoloty spółce, mającej siedzibę w Burbank, w Kalifornii.

MALONE PRZECHODZI DO ZESPOŁU REDAKCYJNEGO „HARD COPY”

Doświadczona producentka programów informacyjnych, dwudziestodziewięcioletnia Jennifer Malone,

zakończyła czteroletnią współpracę z „Newslin” „aby dołączyć do zespołu redakcyjnego „Hard Copy”. Jej odejście zostało przedstawione jako rezultat konfliktu na^{fe}-le formalno-prawnym. Malone powiedziała: „Hard Copy” relacjonuje najbardziej aktualne wydarzenia, a mnie się już znudziło robienie migawkowych reportaży.

RAPORT POWYPADKOWY

INFORMACJA POUFNA - TYLKO DO UŻYTKU SŁUŻBOWEGO SPRAWOZDANIE NR:
IRT-96-42 DATA: 18 KWIETNIA

MODEL: N-22 DATA WYPADKU: 8 KWIETNIA

UŻYTKOWNIK: TransPacific NUMER SERYJNY: 271

AUTOR RAPORTU: R. RAKOSKI MIEJSCE WYPADKU:FSRHK PACYFIK

SYMBOL RAPORTU: a) AVN-SVC-08764/AAC

PRZEDMIOT: SAMOŁOT WPADŁ W ŁOPOTANIE PODCZAS REJSU

OPIS WYPADKU:

Przy szybkości podróźnej jeden z członków załogi wypuścił sloty, chcąc zlikwidować sygnał alarmowy o niezgodności ich położenia. W efekcie samolot znalazł się na granicy przeciągnięcia, wpadł w groźne oscylacyjne łopotanie i zszedł na pułap niższy o dwa tysiące metrów, zanim autopilot odzyskał kontrolę nad maszyną. Cztery osoby zginęły, pięćdziesiąt sześć odniosło rany.

PODJĘTE DZIAŁANIA: Szczegółowe oględziny ujawniły następujące uszkodzenia:

1. Przedziały pasażerskie zostały w znacznym stopniu zniszczone.
2. Stwierdzono uszkodzenie czujnika zbliżeniowego prawego slotu numer dwa.
3. Wykryto, że trzpień zatrzaskowy chwytaka prawego slotu numer dwa nie jest oryginalny.
4. Nie była oryginalna również tuleja odwracacza ciągu silnika numer jeden.
5. Znalezione również kilka innych nie oryginalnych, mniej znaczących elementów.

Analiza postępowania załogi i obsługi naziemnej skłania do następujących wniosków:

1. Instrukcje personelu latającego wymagają uzupełnienia o schemat postępowania w analogicznej sytuacji.
2. Instrukcje obsługi technicznej przekazywane zagranicznym przewoźnikom wymagają uzupełnienia o schemat postępowania w analogicznej sytuacji.

Samolot został oddany do remontu. Użytkownik podjął się we własnym zakresie uzupełnić instrukcje postępowania personelu w podobnych wypadkach.

David Levine

Dział Integracji Technicznej i Wspomagania Produkcji

Norton Aircraft Company Burbank, Kalifornia.